- CZERWONE STRZAŁY
- CZY GAGARIN BYŁ W KOSMOSIE?

SKRZYDLATA POLSKA

SP 50

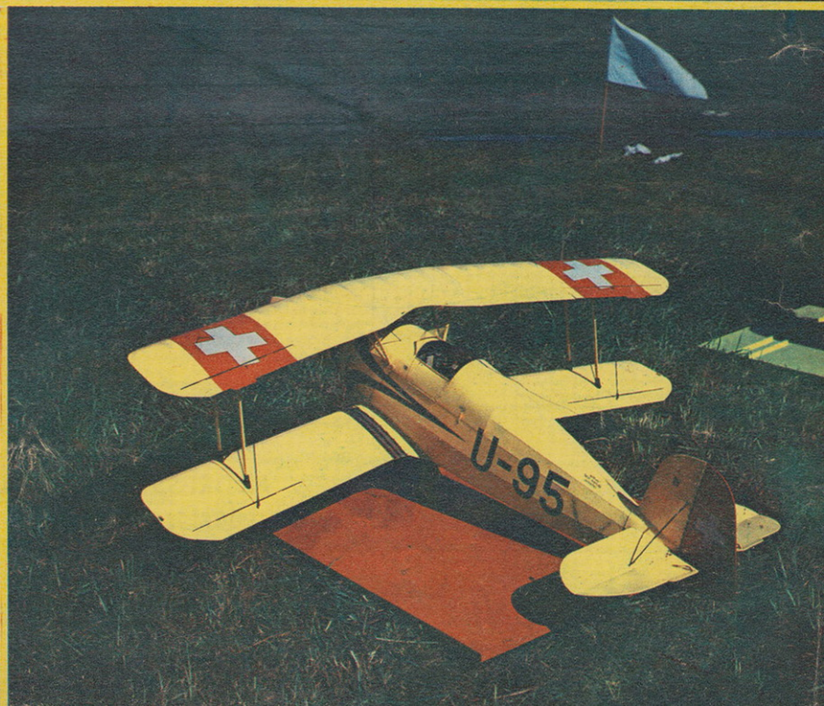
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

16–12–1990 ● CENA 2500 zł (2038)

XI MISTRZOSTWA ŚWIATA MAKIET LATAJĄCYCH 1990 (patrz fotoreportaż na str. 4)

Powyżej: makieta samolotu Beechcraft T-44A drugiego wicemistrza świata w klasie F4C – Ramona Torresa z USA. Poniżej z lewej: makieta samolotu J-1 Prząśniczka (Don Quichote) Arve Jensena z Norwegii. Poniżej z prawej: makieta samolotu Bü-133C Jungmeister Konrada Oetikera ze Szwajcarii.

Zdjęcia: JULIUSZ JAROŃCZYK



Z LOTU PO KRAJU

WOJSKO

● Wiceminister obrony narodowej, szef Sztabu Generalnego WP gen. dyw. Zdzisław Stalmaszuk przedstawił sejmowej Komisji Obrony Narodowej „Aktualny plan i kierunki dalszej restrukturyzacji Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej".

● Z okazji 72 rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę w jednostce lotniczej w Grudziądzu odbył się uroczysty apel. Przy okazji dowódca jednostki płk dypl. Józef Bedus wręczył najlepszym żołnierzom awanse oraz tytuły i odznaki wojskowe.

● 11 listopada br. o godzinie pierwszej w nocy spadochroniarze-krwiodawcy 6 PBDS z pododdziału por. Krzysztofa Grusia na apel lekarzy uczestniczyli w błyskawicznej akcji bezpośredniego przetaczania krwi pacjentowi podczas operacji przeszczepu serca w klinice prof. Zbigniewa Religi.

● Szer. Marek Metrycki i st. szer. Kazimierz Wójcik z narażeniem życia podjęli akcję ratunkowo-gaśniczą podręcznymi środkami po spięciu elektrycznym w kabinie dystrybutora, z którego napełniano paliwem śmigłowiec w 37 pułku śmigłowcowym. Za ten bohaterski czyn obaj żołnierze zostali nagrodzeni.

● Uzbrojenie Polski jest dalekie od tego, jakiego wymaga nowoczesna wojna obronna. Potrzebne są m.in. kierowane pociski rakietowe i elektroniczne systemy rozpoznania.

● Z listu kadry Kadrowej Kompanii Specjalnej 1 Batalionu Szturmowego w Lublińcu do „Skrzydlatej Polski": „1 Batalion Szturmowy, gdzie mamy zaszczyt służyć, jest całkowicie samodzielną jednostką specjalną, wykonującą bardzo specyficzne zadania na tyłach nieprzyjaciela. Jedyne, co 6 PBDS i nasz 1 Batalion Szturmowy łączy, to kolor beretu i wykonywane skoki spadochronowe. A różnica taka, że żołnierze 6 PBDS po wykonaniu skoku spadochronowego wykonują praktycznie zadania pododdziałów piechoty. Prosimy zatem, aby naszego Batalionu nie identyfikować z „Brygadą". Wyjaśnienie to traktujemy jako sprostowanie notatki o 1 Batalionie Szturmowym, zamieszczonej w SP 43/1990 na kolumnie Z lotu po kraju. Przepraszamy, dziękujemy za pozdrowienia i także pozdrawiamy.

PRZEMYSŁ

● Rada Pracownicza WSK PZL Mielec wyraziła pozytywną opinię o zamiarze przystąpienia wytwórni do Konsorcjum Przemysłu Lotniczego. Podstawowym celem projektowanego konsorcjum jest rozwój produkcji w przedsiębiorstwach przemysłu lotniczego, będących wspólnikami, poprzez współpracę i koordynację przedsięwzięć w następujących dziedzinach: kreowanie polityki przemysłu lotniczego, badania i rozwój techniczny przedsiębiorstw branży lotniczej, marketing, promocja i sprzedaż wyrobów oraz obsługa serwisowa, produkcja, kooperacja i zaopatrzenie, tworzenie nowych podmiotów gospodarczych, współpraca z zagranicznymi podmiotami gospodarczymi, współdziałanie z Krajową Radą Lotnictwa, innymi organizacjami oraz agendami rządowymi.

TRANSPORT

● Z komunikatu Głównego Urzędu Statystycznego o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w październiku 1990: „w porównaniu z wrześniem br. zwiększyły się przewozy wszystkimi rodzajami transportu, z wyjątkiem transportu lotniczego i żeglugi morskiej".

PERSONALIA

● Gen. bryg. pil. dr Apoloniusz Czernów, były attaché wojskowy, morski i lotniczy w ZSRR, został mianowany zastępcą szefa Departamentu Kadr MON.

● Nowym dziekanem Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej, od 1 grudnia br. jest prof. dr hab. Andrzej Styczek. Zmienił on na tym stanowisku doc. dr Bohdana Jancelewicza, który był dziekanem MEL-u przez 6 lat.

● Wśród osób, którym w listopadzie br. nadano tytuły profesora jest płk Henryk Tomaszek z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych.

● W 6 Pomorskiej Brygadzie Desantowo-Szturmowej odbyło się uroczyste pożegnanie z bronią ppłk. Adama Kiepasa i ppłk. Stanisława Kurasia. Przy okazji dowódca brygady płk Władysław Sokół wyróżnił ich medalem pamiątkowym Za zasługi dla 6 PBDS.

SPORT—AEROKLUBY

● Włodzimierz Skalik po zdobyciu w listopadzie br. w Argentynie tytułu samolotowego mistrza świata w lataniu precyzyjnym został dopisany do listy kandydatów 56 Plebiscytu „Przeglądu Sportowego" na Najlepszych Sportowców Roku. Przypomnijmy, że na tej liście jest jeszcze dwóch innych lotników: szybowcowy mistrz i wicemistrz Europy w klasie standard, w kolejności Janusz Trzeciak i Franciszek Kępka. Zachęcamy naszych Czytelników do głosowania na najlepszych polskich pilotów kończącego się roku.

ZMARLI

● 17 listopada 1990, w wieku 65 lat, płk w st. spocz. Kazimierz Zawisza, długoletni, zasłużony pracownik Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

● 17 listopada 1990, w wieku 57 lat, płk rez. pil. Roman Operacz, zasłużony oficer i pilot Wojsk Lotniczych, wychowawca kilku pokoleń lotniczych, odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W NASTĘPNYM NUMERZE — ŚWIĄTECZNYM — Z DATĄ 23—30.12.1990, W CENIE 2500 zł:

● KONKURS ŚWIĄTECZNY Z ATRAKCYJNYMI NAGRODAMI
● POZNAJ SMAK SWOICH PIENIĘDZY
● 10 NAJLEPSZYCH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH ROKU
● AFRYKAŃSKA PRZYGODA PILOTA
● KONGRES SPADOCHRONOWY W WIELKIEJ BRYTANII
● ZLOT NIE TYLKO STARYCH SAMOLOTÓW W USA
● LOT NOWINY/LOT NEWS
● MIG-17
● MOTOSZYBOWIEC STRATOS 500
● LIGHTNING — UZUPEŁNIENIE
● JAK LATAĆ MAKIETĄ (2)
● MODELARZE NA MEDAL

PROMOCJA W SZKOLE ORLĄT

Po uroczystych obchodach Dnia Podchorążego, 1 grudnia br. w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się promocja kolejnego rocznika absolwentów. Aktu promocji dokonał dowódca Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej gen. dyw. pil. dr Jerzy Gotowała. Tegorocznym prymusem Szkoły Orląt został ppor. inż. pil. Grzegorz Węglorz, przyszły pilot samolotów naddźwiękowych, drugą lokatę zdobył ppor. inż. pil. Dariusz Kostrzewa, a trzecią — ppor. inż. pil. Tomasz Pęcherzewski, obaj są pilotami śmigłowców. W uroczystości uczestniczyli: rodziny nowo promowanych, liczni mieszkańcy Dęblina, przedstawiciele zaprzyjaźnionych ze szkołą instytucji i organizacji proboszcz miejscowej parafii, komenda i kadra WOSL na czele z gen. bryg. pil. Edwardem Hyrą, koledzy i znajomi młodych oficerów.

Przy okazji warto dodać, że ze względu na restrukturyzację naszych sił zbrojnych, przez najbliższe dwa lata dęblińska Szkoła Orląt nie będzie przyjmować kandydatów na pierwszy rok studiów.

CUMULUSY DLA SZYBOWNIKÓW

Jak co roku opublikujemy wkrótce listy najlepszych wyników szybowcowych 1990 i wynikającą z nich klasyfikację polskich szybowników. W związku z tym prosimy ośrodki centralne, aeroklubu regionalne i pilotów o nadsyłanie pod adresem redakcji — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 — najlepszych wyników w konkurencjach wysokościowych oraz odległościowych i prędkościowych uzyskanych podczas zawodów, mistrzostw i treningu, tak w kraju, jak za granicą, na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Najlepszy pilot wyróżniony będzie dyplomem ZŁOTEGO CUMULUSA, najlepsza pilotka — dyplomem BIAŁEGO CUMULUSA, a najlepszy aeroklub — dyplomem CUMULUSOWEGO NIEBA. Termin nadsyłania wyników — 15 stycznia 1991.

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam plastykowe modele samolotów. **Ryszard Olczyk, ul. Loefflera 60, 25-550 Kielce.** Koperta plus znaczek.

Sprzedam TBiU, MT, M, Rc, SP, koperta + znaczek. **Tomasz Węsierski, Starogardzka 19, 89-650 Czersk.**

ANDRZEJ HALIŃSKI, 82-103 Stegna Gdańska, oferuje odbiorcom hurtowym i indywidualnym barwny model kartonowy — zestaw czołgów TKS i 7TP z okresu kampanii wrześniowej 1939 r. w skali 1 : 25. Cena zestawu — 12 000 zł plus koszty wysyłki. Realizacja zamówienia za pobraniem pocztowym po otrzymaniu zamówienia na karcie pocztowej.
W przygotowaniu:
— Chokai — japoński ciężki krążownik 1 : 200
— Yamata — superpancernik 1 : 200
(ogł. 445)

MNOGOŚĆ PROBLEMÓW I ZADAŃ

30 listopada i 1 grudnia 1990 odbyło się w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie plenarne posiedzenie Zarządu Aeroklubu Polskiego, poprzedzone obradami jego prezydium. W pierwszym dniu posiedzeniu przewodniczył wiceprezes doc. dr Andrzej Ruciński, w drugim dniu — prezes dr Henryk Sienkiewicz.

Ostatniego w bieżącym roku posiedzenia nie można uznać za w pełni prawomocne, ponieważ na skutek niedostatecznej frekwencji członków Zarządu (9 na 21) nie było wymaganego kworum do podjęcia uchwał. Niemniej jednak było ono owocne, bowiem w toku obrad omówiono wiele ważnych i pilnych spraw.

Zebrani zaakceptowali protokół z poprzedniego posiedzenia Zarządu, mimo obiekcji co do przedstawionego podziału zysków z organizacji modelarskich mistrzostw świata, które odbyły się we wrześniu w Warszawie. Uznano, że nie można tej sprawy zamknąć bez opinii Aeroklubu Warszawskiego.

W grupie omawianych zagadnień wstępnych Marcin Jaxa-Rożen wyraził pogląd, iż w toku wprowadzania wyciągarek do aeroklubów regionalnych należy udzielić pomocy inż. Bachmanowi, który dysponuje nowym prototypem tego urządzenia. Członkowie Zarządu poparli tę opinię i uznali, że lepiej wprowadzać do użytku wyciągarki rodzime niż zagraniczne.

Przedstawiciel zespołu do spraw honorowych wyróżnień i odznaczeń Aeroklubu Polskiego przedłożył do akceptacji projekt uchwały dotyczącej uznania przez stowarzyszenie dotychczasowego emblematu, flagi i proporca. Ponadto zaproponował w imieniu zespołu, aby do odznaczeń przyznawanych przez Aeroklub Polski należały: Złoty Medal Aeroklubu, Medal imienia Czesława Tańskiego oraz tytuł i odznaka Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Zarząd zgodził się również z propozycją, by dotychczasową, trzystopniową odznakę Za Zasługi dla Aeroklubu przekazać jednostkom regionalnym. Zarząd zaakceptował wniosek, aby aerokluby terenowe wprowadziły odznaki tego rodzaju według projektów własnych i opracowały regulaminy ich przyznawania. Ponadto członkowie Zarządu przyjęli do wadomości informację, iż kolejnym zadaniem realizowanym przez ten zespół będzie opracowanie i przedstawienie zasad przyznawania w Aeroklubie Polskim tytułu członka honorowego.

W toku dalszych obrad przyjęto nową nazwę dla usamodzielnionego ośrodka na Żarze, która będzie brzmiała: Górska Szkoła Szybowcowa Żar. Jej znakiem będzie odznaka w kształcie koła, zawierająca w rysunku trzy mewki na tle dwóch górskich szczytów.

Przedstawiciel Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego, Jan Kurczewski poinformował uczestników obrad, iż w trzeciej dekadzie listopada wszyscy oficerowie zatrudnieni w Aeroklubie Polskim, nie wyłączając jego osoby, zostali przeniesieni do rezerwy. Jedynie pułkownicy Henryk Błażejczyk i Wojciech Grzybkowski znajdują się w dyspozycji władz wojskowych. Obecna strúktura Biura i stan liczebny zatrudnionych tam pracowników — oznajmił J. Kurczewski — są niezbędne do czasu utworzenia struktury federacyjnej.

W procesie usamodzielniania się aeroklubów regionalnych już 14 jednostek terenowych przejęło od centrali majątek, a dalsze 4 czekają w kolejce. Jednak nie wszystkie aerokluby spełniają warunki do przejęcia majątku i samodzielności.

Wiceprezes A. Ruciński, analizując możliwość dalszego redukowania etatów w aeroklubach orzekł, iż obsada wynosząca 10—12 osób w aeroklubach większych i 6—8 osób w aeroklubach mniejszych stanowi niezbędne minimum.

Przewodniczący komisji modelarstwa lotniczego i kosmicznego, mgr Jerzy Siatkowski, zasygnalizował niepokojący spadek aż o 10 procent liczby klubów modelarskich, co wynika między innymi z trudności lokalowych. W interesie Aeroklubu Polskiego — powiedział J. Siatkowski — leży udzielanie dalszej pomocy wydziałowi modelarskiemu, który organizuje imprezy przynoszące stowarzyszeniu znaczne zyski.

Podczas dyskusji, jaka rozwinęła się wokół poruszonych problemów, stwierdzono, że:

— należy utrzymać obecną strukturę Biura Aeroklubu Polskiego do czasu opracowania struktury federacji, lecz nie dłużej, niż do końca pierwszego półrocza 1991;

— wszystkie aerokluby regionalne powinny się usamodzielnić do końca pierwszego kwartału 1991;

— pracą Aeroklubu Polskiego, a zwłaszcza jego Biura, powinni kierować profesjonaliści, którzy muszą szybko podejmować sensowne i odpowiedzialne decyzje;

— trzeba dążyć do tego, aby kalendarz imprez centralnych był opracowywany z możliwie największym wyprzedzeniem.

W drugim dniu obrad głównym tematem była sytuacja w aeroklubach regionalnych, których obecna kondycja jest bardzo zróżnicowana. Poprawia się sytuacja w aeroklubach Grudziądzkim i Ziemi Piotrkowskiej, nadal źle się dzieje w Aeroklubie Szczecińskim, którego zarząd jest skłócony z dyrektorem.

Ważnym tematem było usamodzielnienie się Aeroklubu Leszczyńskiego. Prezes H. Sienkiewicz nie wyraził zgody na to, aby A. Leszczyńskiemu przekazać, jak sobie tego życzą jego działacze, dwukrotnie więcej samolotów i szybowców, niż przekazuje się innym usamodzielniającym się aeroklubom. Z powodu zgłoszenia się tylko jednego kandydata (Gustaw Maciuk) nie rozstrzygnięto konkursu na obsadę stanowiska dyrektora Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Prezes Aeroklubu Polskiego orzekł, że nominacja nowego dyrektora nastąpi do końca 1990 roku. W związku z tym, iż podział Centrum na dwa samodzielne organizmy budzi wiele nieporozumień i emocji, postanowiono wrócić do tego zagadnienia podczas następnej sesji wyjazdowej Zarządu, która odbędzie się w styczniu 1991 na Żarze.

Wobec zrzeczenia się przez dr. Stefana Grysa funkcji skarbnika, obowiązki te postanowiono powierzyć dotychczasowemu sekretarzowi Zarządu dr. Mieczysławowi Litwińczykowi, a z kolei jego funkcję przekazać przewodniczącemu Rady Seniorów Lotnictwa płk. dypl. w st. spocz. pil. Edwardowi Głabowi, którego należy przyjąć w skład Zarządu na miejsce po zmarłym członku tych władz.

W części informacyjnej i podsumowującej obrady w Lesznie dr Sienkiewicz oznajmił, że:

— zarysowuje się potrzeba zwołania w 1991 roku XV Zjazdu Krajowego Aeroklubu Polskiego;

— wyrazi zgodę na przekazanie sprzętu Aeroklubowi Leszczyńskiemu pod warunkiem, iż na jego czele stanie osoba, która weźmie na siebie pełną odpowiedzialność za powierzony majątek;

— jest zgoda na powierzenie Aeroklubowi Ziemi Lubuskiej organizacji w sierpniu 1991 mistrzostw świata w akrobacji szybowcowej;

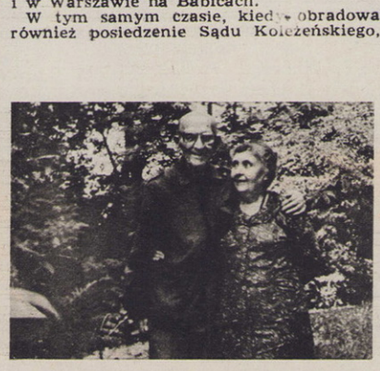
— należy przystąpić do produkcji sprawdzonych już w eksploatacji szybowców szkolnych Salamandra-53A i rozważyć powrót do produkcji szybowców ze sklejki;

— na czele komisji podsumowującej wyniki 1990 roku stanie wiceprezes A. Ruciński;

— w związku z planowaną kolejną wizytą papieża Jana Pawła II w ojczyźnie, trzeba się liczyć z czasowym wyłączeniem lotnisk we Włocławku, Białymstoku i w Warszawie na Babicach.

W tym samym czasie, kiedy obradował Zarząd Aeroklubu Polskiego, odbyło się również posiedzenie Sądu Koleżeńskiego, któremu przewodniczył dr Józef Bujak.

(BG)



88 LAT

12 grudnia br. Andrzej Dziurzyński skończył 88 lat. Senior polskich lotników, instruktor szybowcowy w Bezmiechowej, po wyzwoleniu kraju był wieloletnim kierownikiem Szkoły Szybowcowej Żar. Oblatywał także szybowce w Bielsku-Białej. Od wielu lat na emeryturze, mieszka w swym domu u stóp Żaru, w Międzybrodziu Żywieckim, zajmując się hodowlą pszczół. Nierzadko odwiedzany jest przez lotników. Na zdjęciu, wykonanym przez jednego z nich, Stanisława Błasiaka, widzimy dostojnego jubilata wraz z małżonką Mirosławą. Życzymy im wielu jeszcze lat życia w jak najlepszym zdrowiu.

NASZ NOWY ADRES ● OUR NEW ADDRESS: „SKRZYDLATA POLSKA", 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 49 23 83, c. 49 27 51 w. 202, 233 (redaktor naczelny), 243, tlx WKL 812736

PIERWSZA NA A.320

22-letnia Ariane Kall, po ukończeniu szkoły pilotów komunikacyjnych Lufthansy w Bremie i w Phoenix (stan Arizona w USA) i odbyciu niezbędnej praktyki, otrzymała jako pierwsza niemiecka pilotka dyplom kapitana statku powietrznego na samolocie komunikacyjnym A.320. Ariane jest młodą utalentowaną kobietą. Mając 17 lat zdała maturę, w 21. roku życia uzyskała licencję pilota zawodowego. Jest uzdolniona muzycznie, gra na skrzypcach, wiolonczeli, klarnecie i gitarze. Ma 1,71 m wzrostu. Zamiłowanie do latania odziedziczyła po ojcu, który jest emerytowanym pułkownikiem, pilotem myśliwskim Bundeswehry, a obecnie pracuje jako pilot prywatny.

Ariane Kall jest dwunastą z kolei pilotką liniową pracującą w tym zawodzie w niemieckiej komunikacji lotniczej. Następna dwunastka kandydatek do tego zawodu — jak podaje tygodnik „Deutsche Tribüne', za którym podajemy tę informację i reprodukujemy zdjęcie Ariane Kall — szkoli się obecnie w szkole w Bremie. Te młode kobiety przełamały z powodzeniem hegemonię mężczyzn w tym zawodzie, czego nie boi się niemiecka Lufthansa, w przeciwieństwie do innych przewoźników lotniczych. (j)

AKROBACYJNY JAK-55M

W miesięczniku „Krylia Rodiny" ukazał się wywiad z głównym konstruktorem akrobacyjnego Jaka-55M Jurijem Jankowiczem, w którym zapowiada on podjęcie produkcji seryjnej tego samolotu. Przy okazji dowiadujemy się, że Jak-55, który pierwszy lot wykonał w maju 1981 i na którym piloci radzieccy startowali w mistrzostwach świata w 1984, 1986 i 1987, wyprodukowany został w liczbie 56 sztuk. Poprzedni samolot akrobacyjny Jak-52 wyprodukowano w liczbie 1308 sztuk. J. Jankowicz wyjaśnia, że Jak-52 jest przeznaczony do podstawowego szkolenia w akrobacji. Natomiast Jak-55 i Jak-55M są przeznaczone, jako przejściowe między Jakiem-52 a Su-26, do doskonalenia kunsztu wyższego pilotażu, bowiem następny typ samolotu akrobacyjnego Su-26 jest już przeznaczony tylko dla asów.

Samolot Jak-55M wymaga jeszcze dopracowania, tyle że jest to dla konstruktorów obecnie utrudnione, ponieważ do dyspozycji 10-osobowej kadry narodowej i ich rezerwowych są na razie tylko trzy egzemplarze prototypowe, na każdym z nich wykonuje się zaledwie jeden lot dziennie. Na zdjęciu z „Krylia Rodiny" Jak-55M w locie.

PRZED LOTEM W KOSMOS

W ośrodku — centrum badań i szkolenia kosmicznego w Kolonii przechodzi obecnie szkolenie 5 niemieckich naukowców — kandydatów na astronautów, którzy mają wziąć udział w planowanych na 1992 wyprawach kosmicznych: amerykańskiej Shuttle/Spacelab i radzieckiej Sojuz-Mir. Na zdjęciu z „Deutsche Tribüne" od lewej: Ulrich Walter, Renate Brümme i Gerhard Thiele, w głębi — Heike Walpot i Hans W. Schlegel.

czył prezydent RFN Richard von Weizsaeker. Zwrócił się on do ludzi dotkniętych w czasie wojny „niemiecką niesprawiedliwością" o przebaczenie.

● **CHINY.** Urzędnik centralnego urzędu lotnictwa cywilnego (CAAC) został skazany na śmierć za fałszowanie cen biletów lotniczych oraz asygnat i zamiany biletów, wykorzystując zmiany cen przelotów. Zdefraudował w ten sposób 535 tys. juanów (około 113 tys. USD), za co kupił sobie m.in. motocykl i różne kosztowności. Urzędnik ten musi zwrócić całą sumę zanim wyrok będzie wykonany.

● **ZSRR.** W listopadzie udaremniono kolejną próbę porwania samolotu Aeroflotu Tu-154, który leciał z Leningradu do Lwowa. Porywacza obezwładniono na lotnisku w Mińsku w czasie międzylądowania.

● **FILIPINY.** W Manili trwa kolejna runda rozmów w sprawie obecności wojskowej USA na Filipinach. Rząd Filipin chce uzyskać do września 1991 pełną kontrolę nad bazą lotniczą Clark i nad czterema mniejszymi bazami USA.

● **GRECJA.** Rzecznik Ambasady USA w Atenach poinformował o odnalezieniu szczątków amerykańskiego śmigłowca wojskowego, który rozbił się w rejonie Zatoki Sarońskiej. Na jego pokładzie znajdowała się 3-osobowa załoga. Uznano ją za zaginioną.

● **KANADA.** Próba amerykańskiej rakiedy manewrującej nad terytorium północnej Kanady została przerwana w połowie lotu. Doświadczenie prowadzono z rakietą Cruise, wersji udoskonalonej, która — podobnie jak najnowsze samoloty amerykańskie B-1 — ma być nieuchwytna dla radarów. Doświadczenia z pociskami samosterującymi USA w Kanadzie prowadzone są na podstawie dwustronnego układu, podpisanego w 1983 i odnowionego w 1988.

● **SZWAJCARIA.** 14 listopada uległ katastrofie samolot włoskich linii lotniczych Alitalia DC-9, który rozbił się przy podchodzeniu do lądowania, tuż przed lotniskiem Kloten w Zurychu. Zginęło 40 pasażerów i 6-osobowa załoga. Rzecznik lotniska oświadczył, że nie wyklucza się błędu pilota, ponieważ samolot leciał o 300 m niżej niż powinien.

● **ZSRR.** Rodziny lotników radzieckich sił powietrznych zablokowały na kilka godzin lotniska wojskowe w Zaporożu i Pietrozawodsku, protestując przeciwko planom przeniesienia personelu wojskowego do Azji. Miało to miejsce w sobotę, 10 listopada, kiedy setki kobiet i dzieci blokowały drogi lotnicze na lotniskach. Były to pierwsze w ZSRR protesty przeciwko przenoszeniu jednostek wojskowych.

● **WĘGRY.** Minister obrony Lajos Fuer poinformował, iż armia węgierska wycofuje ze swego arsenału rakiety klasy ziemia-ziemia. Wraz z rakietami zostaną wycofane z uzbrojenia wszystkie środki techniczne służące do przenoszenia tej broni rażenia.

● **MONGOLIA.** Narodowy przewoźnik lotniczy Air Mongol, znany pod skrótem MIAT, którego flota powietrzna składała się wyłącznie z samolotów radzieckich (1 Tu-154B-2, 2 An-26 i 21 An-24), zamierza zakupić dwa samoloty Boeing 757, by rozszerzyć sieć swych linii międzynarodowych o nowe połączenia do Japonii i Korei.

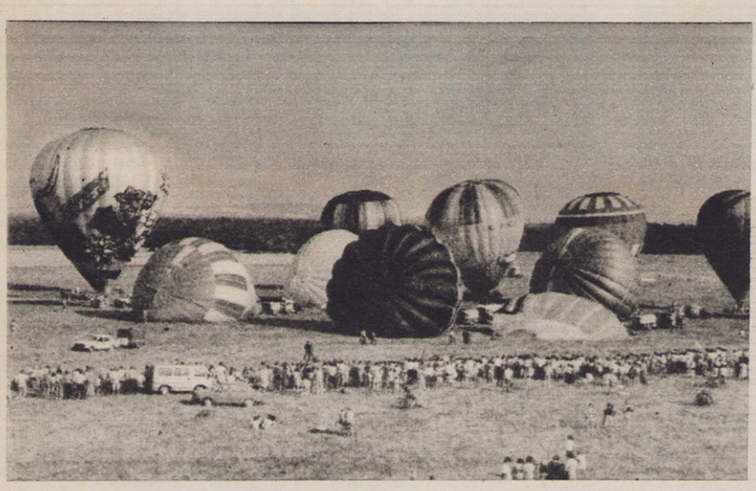
● **ZSRR.** Ministerstwo Obrony poinformowało, że 15 listopada o 19 : 35 czasu lokalnego z jednostki wojskowej w obwodzie amurskim samoczynnie wystartowały dwie rakiety strategiczne. Spadły na ziemię kilkaset metrów od silosu, nie eksplodując. Wybuchł tylko silnik jednej rakiety, która uderzyła w ziemię w pobliżu koszar. Zginął 1 żołnierz, 8 osób odniosło rany. Start rakiet był spowodowany pożarem. Nie podano, co było przyczyną pożaru.

(kon)

POCZĄTEK RENESANSU?

Tak zatytułowała Zuzana Trankovska swój artykuł w „Letectvi + kosmonautika" omawiający problemy baloniarstwa w Czechosłowacji, na bazie rozegranych po raz pierwszy w CSRF międzynarodowych mistrzostw balonowych na ogrzane powietrze. Odbyły się one na lotnisku w Taborze pod patronatem Czechosłowackiego Związku Balonowego i Klubu Balonowego Praha, po wielu latach — jak pisze — bezsensownych zakazów uprawiania sportu balonowego w Czechosłowacji wydanych przez federalne ministerstwo, i niechęci żywionej do tego sportu przez organizację obronną.

Na starcie w Taborze stanęło 20 balonów z Bułgarii, CSRF, Polski, RFN i Szwajcarii. Poza konkursem startował jeden pilot austriacki. Zwyciężył Jan Kunovsky z Klubu Balonowego Praha, przed Polakiem Witoldem Walawskim i Milošem Hrubym z klubu w Pradze. Na zdjęciu z „Letectvi + kosmonautika": na starcie mistrzostw w Taborze.



POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (15)

BRIT AIR. Morlaix — Francja. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 350 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju i do Wielkiej Brytanii. Sprzęt: 16 samolotów, w tym m.in. po 6 ATR 42-300 i Saab SF340A. W 1989 przewieziono ponad 120 tys. pasażerów. Skrót: DB.

CHINA EASTERN AIRLINES. Szanghaj — Chiny. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale państwowo-samorządowym. Wykonuje przewozy krajowe, regionalne i międzynarodowe w Chińskiej Republice Ludowej i w Azji Wschodniej. Sprzęt: 43 samoloty, w tym m.in. 12 MD-82; 9 Xian Yunshuji Y-7, 5 A. 310, po cztery An-24, Shorts 360 i BAe (HS) 121 Trident 2E. Skrót: MU.

FORMOSA AIRLINES. Tajpei — Tajwan. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 323 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju. Sprzęt: 15 samolotów, w tym m.in. 7 Dornier 228-201, po trzy Saab SF340A i Pilatus BN-2A Islander. W 1988 przewieziono 303 tys. pasażerów. Skrót: HU.

GERMAN CARGO SERVICES. Frankfurt n. Menem — Niemcy. Przedsiębiorstwo siostrzane (finansowane) Deutsche Lufthansa, zatrudnia ponad 200 pracowników. Wykonuje czarterowe przewozy towarowe w Europie, na Środkowy i Daleki Wschód, do Afryki i obu Ameryk. Sprzęt: 5 samolotów DC 8-73F. Skrót: FX.

(ko)

F-15 i inne

XI Mistrzostwa Świata Makiet Latających F4B i C rozegrane w Warszawie w 1990 w pełni zasługują na zestaw barwnych zdjęć technicznych, które mogą zaciekawić nie tylko modelarzy. Są to bowiem miniaturowe samoloty z różnych epok ich rozwoju. Do tego latające na uwięzi lub jako sterowane drogą radiową.

W uzupełnieniu — kilka uwag nadesłanych przez czytelników.

Mój punkt widzenia na przebieg Mistrzostw. Chciałbym zwrócić uwagę na celowe i rzeczowe postępowanie od zarania prac nad makietą i przy makiecie Belga Philipa Avondsa. Wybrany typ samolotu, doskonałe wykorzystanie przede wszystkim nowoczesnej technologii budowy, wspaniały realizm lotu powinny zachęcić naszych mistrzów w tej kategorii także do budowy makiet samolotów z napędem wentylatorowym. Wspomniany model F-15 o względnie małej rozpiętości, dużej prędkości lotu (na prostej znacznie powyżej 200 km/h) jest mało wrażliwy na podmuchy wiatru. Lata również z jednym pracującym silnikiem! Jeżeli dodamy do tego znakomity pilotaż, to sukces zapewniony.

1

2

Niestety — silniki, turbinki i aparatury sterujące są kosztowne. Ale dostępne. Tu ukłon w stronę ewentualnych sponsorów.

Jerzy J. Kaczorek

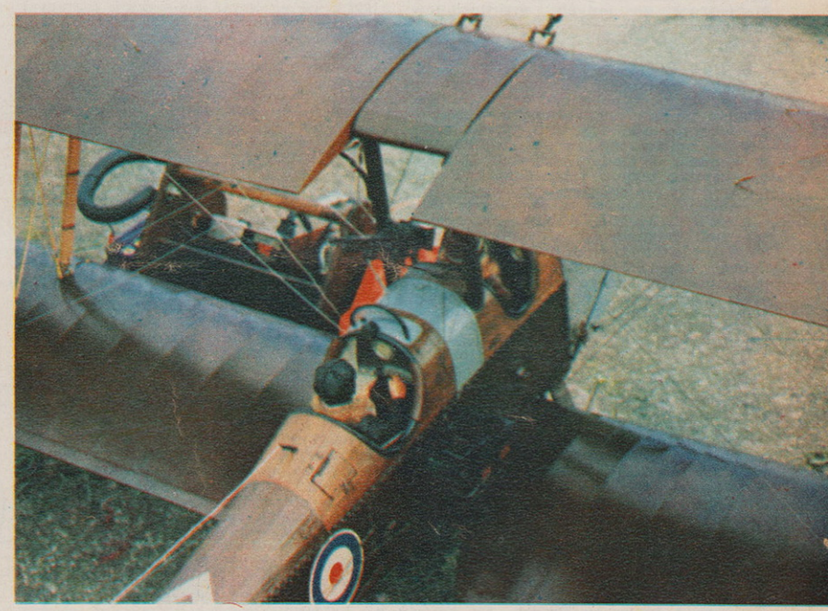
Natomiast **Paweł Woźniak** dodaje, że nazwisko zawodnika Mistrzostw Świata Vladislava Vaclavika pisze się przez W ponieważ pochodzi on z polskiej rodziny, a wykształcenie średnie również uzyskał w Polsce.

Na zdjęciach:

1 — F-15 Eeagle Belga Philipa Avondsa
2 — SE-5A Włocha Carlo Mapelliego
3 i 4 — RAF B2c Jugosłowianina Predraga Pantica. Wyposażenie startowe: aparatura sterująca, rozrusznik elektryczny i zapas paliwa z pompą oraz szczegóły kabin załogi
5 — Focke-Wulf 190 F8 Fina Ronalda Lindberga
6 — Nieuport 28C1 Amerykanina Roberta Hanfta

Zdjęcia: JAROSŁAW KOWALSKI

3



▼6

◀5

Czy Gagarin był w kosmosie?

Kiedy nadeszła wiadomość, że 12 kwietnia 1961 Jurij Gagarin wystartował w kosmos i po okrążeniu kuli ziemskiej wylądował szczęśliwie na Ziemi, zapanowało zdumienie, że stało się to zaledwie w niespełna 4 lata po wyniesieniu pierwszego sputnika. W owym czasie wyczyn ten budził zachwyt nad tak znacznym rozszerzeniem możliwości człowieka. Pierwszego kosmonautę fetowano więc w wielu krajach, które objeżdżał w sławie. Na przykład podczas wizyty w Polsce przyznano mu wysokie odznaczenie państwowe — Krzyż Grunwaldu I klasy oraz wojskową odznakę pilota I klasy.

Dopiero później dotarły pogłoski, że przed nim było kilka startów, które zakończyły się niepowodzeniem i kilku „Iwanów" pozostało w swych statkach kosmicznych na orbicie. W 1968 w katastrofie lotniczej zginął pierwszy kosmonauta. Mówiono wtedy, że rozbił się pilotując samolot w stanie nietrzeźwym. Po jakimś czasie również te pogłoski ucichły i do „sprawy" Gagarina nie powracano — karta jego historii została zamknięta.

Dwa lata temu niezależni badacze radzieccy dotarli do dokumentów komisji powypadkowej i stwierdzili totalny bałagan, jaki panował wtedy na lotnisku wojskowym. Dzisiaj natomiast, po upływie blisko 30 lat, casus Gagarina znowu wypłynął na forum publiczne. Istvan Nemere — węgierski pisarz i dziennikarz — napisał 108-stronicową książkę pt. „Gagarin ≡ kosmiczne kłamstwo?", która została wydana na Węgrzech pod koniec sierpnia br., a po upływie dwóch miesięcy ukazało się jej polskie tłumaczenie nakładem wydawnictwa „Kleks".

Po przeczytaniu tej książki miałem mieszane odczucia. Hipoteza autora, że lot Gagarina stanowił mistyfikację, podobną do opowiedzianej w filmie amerykańskim „Koziorożec" wsparta jest wysuwanymi wieloma zastrzeżeniami i powątpiewaniem w prawdziwość oficjalnych komunikatów radzieckich. Istvan Nemere dość logicznie wiąże ze sobą różne fakty i przypuszczenia, ale... Tym ale, które każe czytelnikowi nie całkowicie wierzyć autorowi, jest zajadła antysowieckość, jaka przewija się w całej książce. A to powoduje, że czytelnik zaczyna wątpić w obiektywność Nemerego.

A jak było naprawdę? Jest to pytanie, na które trudno teraz odpowiedzieć. Czy w ogóle poznamy prawdę? I kiedy? Faktem bezspornym jest to, że Rosjanie — chcąc zataić rzeczywiste miejsce startu Wostoka — podali początkowo nieprawdziwe parametry orbity: apogeum, perygeum i kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika. Ta zasada wprowadzania w błąd i utajniania wszystkiego i wszystkich w końcu zemściła się na samych sprawcach dezinformacji. Pamiętamy np. śmierć w 1960 dowódcy strategicznych wojsk rakietowych marszałka Mitrofana Niedielina (i ponad półtorej setki ludzi). Podano wówczas, że zginął w katastrofie lotniczej. Nawet ćwierć wieku później w radzieckich encyklopediach eufemistycznie informowano, że zginął w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Dopiero względnie niedawno ta wiadomość została sprostowana. Utajniano również nazwiska ludzi, jak np. Siergieja Korolowa — za jego życia — nazywano oficjalnie tylko głównym konstruktorem, a tuż po wojnie, gdy przebywał w Niemczech, na poligonie Peenemuende — poznając budowę rakiety V-2 — używał pseudonimu pułkownik, bodajże Iwanow.

Opierając się na podobnych faktach dezinformacji, Istvan Nemere przestał wierzyć we wszystkie oficjalne komunikaty radzieckie dotyczące kosmosu i wysnuł wniosek, że wiosną 1961, kilka dni przed 12 kwietnia, jakiś kosmonauta radziecki poleciał rzeczywiście w kosmos, ale zginął lub został ciężko ranny podczas lądowania. Sugeruje, że mógł to być np. pilot doświadczalny Władimir Iljuszyn, syn słynnego konstruktora. Mniej więcej w tym samym czasie ogłoszono, że uległ on ciężkiemu wypadkowi... samochodowemu. Wobec tego, że nie można było ukryć przed światem faktu wystrzelenia rakiety kosmicznej — twierdzi autor — podstawiono Jurija Gagarina, któremu kazano odgrywać rolę pierwszego kosmonauty świata, który po okrążeniu kuli ziemskiej pomyślnie wylądował. Propaganda sukcesu święciła wtedy swój triumf.

Nawiasem mówiąc — jak pisze dalej w innej sprawie Nemere, ale dotyczącej ówczesnej metody postępowania Rosjan odnośnie kosmosu — chcąc zaimponować światu za wszelką cenę, a przede wszystkim wyprzedzić Amerykanów, ZSRR rozpoczął realizację programu lotu człowieka na Księżyc. Prace te były osłonięte najściślejszą tajemnicą. Rosjanie zawsze twierdzili, a szczególnie po pomyślnych lotach Amerykanów na Srebrny Glob, że ich program jest lepszy, gdyż przewiduje wyłącznie używanie do tego celu bezzałogowych aparatów kosmicznych. Dopiero względnie niedawno — o czym pisaliśmy obszernie w SP — ujawniono fakt budowy i prób rakiety N-1. Autor omawianej książki wyciąga z tego wniosek, że *„radzieckie badania przestrzeni kosmicznej służyły wyłącznie propagandzie, niczemu innemu. Już po wystrzeleniu pierwszego sputnika liczyli tylko na efekt propagandowy, i faktycznie — innego nie osiągnęli"*. I gdy tylko przegrali wyścig ku Księżycowi, cały program natychmiast porzucili rezygnując z zainwestowanych w to przedsięwzięcie miliardów rubli i odrzucając nagromadzone już cenne doświadczenia, wynalazki i wyniki. Wszystkie te prace zostały skrzętnie ukryte przed społeczeństwem.

Można więc zrozumieć — argumentuje I. Nemere — że wcześniej, na początku 1961 nacisk władz na Korolowa i jego zespół był szczególnie silny po to, aby za wszelką cenę Rosjanie mogli wyprzedzić Amerykanów.

I rozkaz ten został wykonany.

I. Nemere twierdzi, że przed 12 kwietnia 1961 po Budapeszcie rozeszła się wiadomość, iż Rosjanie wysłali człowieka w kosmos. W związku z tym w węgierskim dzienniku partyjnym „Nepszabadsag" ukazało się *„zaprzeczenie, że coś podobnego zdarzyło się w Związku Radzieckim, że to tylko „imperialistyczny wymysł" itd. Brak jednak odpowiedzi na pytanie, skąd w takim razie przyszła ta wieść, w jaki sposób rozprzestrzeniła się nie tylko w Mc :wie, lecz w połowie Europy — jeszcze zanim nastąpił ów rzekomy lot?"*. Dalej pisze: *„na podstawie pośrednich dowodów twierdzimy, że Gagarin nigdy nie był w przestrzeni kosmicznej. Dla celów propagandowych przeprowadzono w Związku Radzieckim przedwczesny eksperyment, który się nie udał, i dopiero wtedy, pod naciskiem rozgłoszonych już wiadomości (i z powodu zbliżającego się terminu amerykańskich doświadczeń) trzeba było wydobyć z nicości człowieka, którego da się mianować kosmonautą i wmówić światu, że ten człowiek już odbył wielką podróż"*.

Swoją tezę o tym, że na początku kwietnia, czyli przed *„rzekomym lotem Gagarina"* nastąpiło wystrzelenie statku kosmicznego, Nemere wspiera m.in. powołując się na dziennik „Frankfurter Allgemeine Zeitung", który *„w tym czasie opublikował małą ukrytą wiadomość, z której wynikało, że kilka dni wcześniej zachodni nasłuchiwacze radiowi (z pewnością chodziło o wojskowy nasłuch elektroniczny) słyszeli rozmowę w języku rosyjskim między Ziemią i przestrzenią kosmiczną"*.

Z faktu, że na Wostoku-2, w którym leciał Titow, Wostoku-3 (Nikołajew), Wostoku-4 (Popowicz), Wostoku-5 (Bykowski) i Wostoku-6 (Tiereszkowa) wszyscy kosmonauci podczas powrotu na Ziemię korzystali z fotela wyrzucanego, podczas gdy tylko jeden Gagarin podobno nie opuścił lądownika i wewnątrz niego opadł na Ziemię. Nemere wyciąga wniosek, że rzeczywisty pierwszy kosmonauta (Iljuszyn lub jakiś X) uległ katastrofie podczas lądowania wewnątrz statku i wtedy dopiero pozostałym pięciorgu kosmonautom nakazano opuszczać statek kosmiczny na wysokości ok. 7000 m i lądować przy użyciu spadochronu.

Następną niezgodność autor książki „Gagarin ≡ kosmiczne kłamstwo?" uwypukla informując, że dziennik „Sowietskaja Rossija" określił kolor skafandra Gagarina jako niebieski, sam zaś Gagarin we wspomnieniach pisał o kolorze pomarańczowym. A przecież tych dwóch barw nie sposób pomylić. Czyżby to była pomyłka reżyserów tego kosmicznego spektaklu, wynikła z pośpiechu — pyta retorycznie Nemere. I dalej zauważa różnice w opisach sposobu opuszczenia pojazdu przez kosmonautę po wylądowaniu. Według pierwszej wersji Gagarin sam, bez niczyjej pomocy, wysiadł z kabiny lądownika, podczas gdy w innych opisach wspomina się o pomocy „ekspedycji spadochroniarzy".

Autor omawianej książki wychwycił jeszcze ciekawy fragment ze wspomnień Gagarina, w których kosmonauta opisuje swoje pierwsze spotkanie po wylądowaniu:

„Tą kobietą była Anna Tachterowa, żona leśniczego, a dziewczynką jej sześcioletnia wnuczka Rita.

— Czy może z kosmosu? — zapytała trochę niepewnie.

— Wyobraźcie sobie, że stamtąd! — odpowiedziałem.

— Jurij Gagarin! Jurij Gagarin! — wykrzyknęły (...)

Były one pierwszymi ludźmi, których spotkałem po powrocie z kosmosu na Ziemię. Prości, radzieccy ludzie, uprawiający kołchozową ziemię...".

W tym miejscu Nemere słusznie zauważa, że przecież o locie Gagarina radio moskiewskie poinformowało nie przed wydarzeniem, ale post factum, to skąd wiejska kobieta, nawet żona samego leśniczego, pasąca krowy na łące, mogła znać nazwisko kosmonauty, tym bardziej że odbiorniki tranzystorowe w owym czasie nie były rozpowszechnione w Związku Radzieckim. A może — sugeruje Nemere — rzeczywiście takie spotkanie nastąpiło, tyle tylko, że *„Gagarin nie z przestrzeni kosmicznej zjawił się, lecz — jeśli faktycznie tego dnia tam się znalazł! — to go po prostu zrzucono na spadochronie z samolotu* w pobliżu wioski „Smiełowka". Według innej wersji pierwsi spotkali Gagarina kołchoźnicy, a według jeszcze innej — żołnierze. Znowu niezgodności...

Z kolei Nemere poddaje w wątpliwość oświadczenie Gagarina, który powiedział: *„Widziałem Amerykę Południową, to było bardzo piękne!"*. Przecież w trakcie jednego okrążenia Ziemi, kiedy statek kosmiczny wystartował ze środkowej części ZSRR, około godz. 9 rano, we wschodniej Brazylii była czwarta rano, a w Chile — druga w nocy! Nieoświetlonej części kuli ziemskiej rzeczywisty kosmonauta nie mógł widzieć. A w ogóle — twierdzi podejrzliwy Nemere — dziwne rzeczy podano w komunikacie TASS: statek kosmiczny, który wystartował z terytorium Związku Radzieckiego o 09:07, o 09:22 przeleciał nad Ameryką Południową, a o 10:15 — nad Afryką (według czasu moskiewskiego). A przecież wylatując ze środkowego regionu ZSRR Wostok nie mógł w żaden sposób znaleźć się po drugiej stronie kuli ziemskiej w ciągu 15 minut, gdyż oznaczałoby to, że czas pełnego okrążenia Ziemi powinien wynosić 30 minut, podczas gdy podano, iż lot trwał 89 minut (później skorygowano do 108 min). Druga część tej informacji TASS — pisze I. Nemere — jest również dziwna: lot Wostoka między Ameryką Południową a Afryką (odległość zaledwie kilka tysięcy kilometrów) trwał 53 minuty (od 09:22 do 10:15). Pierwszy odcinek — ponad połowę obwodu kuli ziemskiej — statek kosmiczny przeleciał z ogromną prędkością, a później znacznie zwolnił i jego prędkość zmalała do 1/4 poprzedniej wartości? Ale czy akurat to zastrzeżenie Nemerego jest słuszne? Przecież Wostok leciał nie po orbicie kołowej, lecz eliptycznej (apogeum 327 km, perygum 181 km). Trzeba by w tej sprawie spytać balistyków.

Dalej I. Nemere pisze, że podobnie jak czas

WIESŁAW KSIĄŻEK • Korespondencja z USA

Bal w Chicago

O polskich pilotach mówi się i pisze w Ameryce dużo i często. Nie mam na myśli w tej chwili ich pracy w charakterze pilotów LOT-owskich Boeingów, tu chodzi mi o drugą stronę ich działalności — o szukanie sponsorów, namawianie naszej Polonii do pomocy dla polskich reprezentacji na najważniejsze imprezy światowe.

Piloci samolotowi — Krzysztof Lenartowicz i Marian Wieczorek przez kilka miesięcy przy pomocy „Dziennika Chicagowskiego" i tygodnika „Relax" prowadzili zbiórkę, pieniędzy na start polskiej ekipy w MŚ w lataniu precyzyjnym w Argentynie. Zebrano prawie 4 000 USD.

Tym razem o szybownikach. Janusz Centka, kapitan PLL LOT, jest nam dobrze znany. Już w ub. roku wystąpił w tutejszych polonijnych programach radiowych z apelem o dofinansowanie kupna ASH-25. Wiosenny Bal Szybowników nie doszedł niestety do skutku — może ceny biletów były źle skalkulowane, może termin nie najlepszy, a i lokal „White Eagle" na przedmieściu w Niles, położony jest zbyt daleko od polskiej dzielnicy. Imprezę trzeba było w ostatniej chwili odwołać.

Nie załamało to Janusza Centki. O jego pomysłach i przedsięwzięciach starałem się pisać (z sympatią, życzliwie) na łamach tutejszej prasy. Ale kiedy pewnego wrześniowego dnia — podczas swojej kolejnej wizyty w Chicago — powiedział mi, że za miesiąc odbędzie się następny „Bal Szybowników", w pierwszej chwili oniemiałem. Nie bardzo wyobrażałem sobie, że w ciągu tak krótkiego czasu można właściwie przygotować imprezę i należycie ją rozreklamować po to, by ściągnąć tłumy. Okazało się jednak, że się myliłem. Tym razem Centka wyciągnął wnioski z pierwszej lekcji. A więc impreza odbyła się w sercu Polonii chicagowskiej, czyli na Jackowie. Do jej organizacji wybrano profesjonalistów. Na miejsce balu wyznaczono niedawno otwarty, ale cieszący się dużym powodzeniem lokal o sympatycznej nazwie „Made in Poland". Jego właściciel Krzysztof Zakreta, młody impresario, ściąga do Ameryki najlepsze zespoły i najlepszych artystów z kraju.

Janusz Centka doradził i pomógł w ściągnięciu na jeden tylko weekend do Chicago, znaną gwiazdę polskiego kabaretu, Bohdana Smolenia. LOT poszedł na rękę pilotom szybowcowym, oferując grupie Smolenia bezpłatny przelot. To była bardzo duża pomoc.

Reklamą przedsięwzięcia zajęli się również profesjonaliści — ze Stanisławem Kędzią i Andrzejem Czumą — z najbardziej chyba popularnego programu radiowego WKTA. W miarę miejsca i możliwości pisaliśmy o imprezie i zachęcaliśmy Polonię na łamach tutejszych gazet do poparcia akcji „Polskie skrzydła nad Ameryką".

Impreza udała się! Była to w ogóle „gorąca niedziela" w Chicago — 28 października 1990. Przed południem tłumy rodaków dopingowały polskich biegaczy w tradycyjnym XIII Maratonie Chicagowskim (druga lokata Niemczaka), po południu spotkaliśmy się w „Made in Poland". Sala była wypełniona — i to był pierwszy sukces. Na estradzie, a ściślej na ścianie za nią rzucały się w oczy duże plansze LOT, obok plansze PEKAO Trading Co., drugiego sponsora, który ufundował na okolicznościową loterię magnetowid Panasonic. A jeśli mowa o loterii — do wygrania była również wycieczka do Las Vegas, którą ufundowała p. Helena Wantuch, bardzo życzliwa lotnikom, ze znanego biura „Travel Ideas".

Na sali był komplet gości — sprzedano ok. 400 biletów. A więc dochód! Na drugi dzień po podliczeniu wszystkich wydatków okazało się, że szybownicy zarobili na swój start w Minden podczas przyszłorocznych MŚ ok. 6 000 USD.

Zaczęło się od tańców przy muzyce disco. Później była główna atrakcja wieczoru, czyli występ Bohdana Smolenia i jego kabaretu „Pod Spodem". W przerwie goście przeszli do drugiej sali na posiłek, gdzie był tzw. szwedzki bufet. Była okazja do przeprowadzenia interesujących rozmów. Na sali były w komplecie dwie lotowskie załogi, które w tym czasie służbowo przebywały w „wietrznym mieście". Byli zasłużeni dla lotnictwa ludzie, jak choćby prezes Aeroklubu Polskiego w Chicago Jan Król z kolegami czy Andrzej Śmielkiewicz, pilot latający w barwach United i inni. Na sali byli nie tylko lotnicy. Zauważyliśmy mistrza świata w kickboxingu Marka Piotrowskiego, wymieniającego uścisk dłoni z Bohdanem Smoleniem. Czyżby umawiali się na walkę? Gronu motocyklistów przewodził prezes polonijnego klubu motorowego „Szarotka" Stanley Boniarz, byli piłkarze, sympatycy sportu i ich najbliżsi.

Miłym akcentem okazały się okolicznościowe datki, które na fundusz wspomożenia polskiej reprezentacji szybowcowej złożyli rodacy. Ich nazwiska znajdują się w dołączonym do tej korespondencji podziękowaniu Janusza Centki. Honory domu pełniły jak zwykle urocze stewardesy LOT-u, występujące w strojach służbowych.

Potem była druga część programu, losowanie nagród w loterii i zabawa przy świetnej muzyce bydgoskich „Żuków".

Jeszcze impreza się nie skończyła, a niezmordowany Janusz Centka już myślał o następnej. Może w karnawale? Teraz wierzy już, że Polonia poprze jego starania. Do mistrzostw świata w Nevadzie pozostały przecież jeszcze trzy kwartały. Mamy zatem trochę czasu, by po raz kolejny pomóc naszym pilotom.

Lotnie szkolne i do motolotni dwumiejscowych — sprzedam.

Adres: Zbigniew Kędziora
ul. Olejniczaka 23a
15-649 Białystok
tel. 287-173
513-693

NASZYM CELEM – START W MINDEN

Dziękuję serdecznie sponsorom — PLL LOT, PEKAO Trading Co., „Travel Ideas", Aeroklubowi Polskiemu w Chicago. Dziękuję za bezpłatną reklamę polonijnym programom radiowym i prasie. Szczególne podziękowanie kieruję pod adresem właściciela klubu „Made in Poland" Krzysztofa Zakrety, który udostępnił nam klub, popierając jednocześnie naszą zbiórkę na szybowcowe mistrzostwa świata.

Sprzedano około 400 biletów, choć na widowni z pewnością było kilka osób więcej. Całkowity dochód z imprezy — około 6000 USD, wliczając w to otrzymane w trakcie wieczoru dotacje od Tadeusza i Ireny Grzegorczyków — 50 USD, Grzegorza Złotnika — 50 USD, Jerzego Błaszczyka — 30 USD oraz Agaty i Jana Wudarczyków — 20 USD.

W First State Bank of Chicago od kilku miesięcy mamy konto pn. „Glider", nr 01-06000055, na którym przed niedzielnym wieczorem było 450 USD (Mieczysław Raczkiewicz — 200, Jacek Kamysz — 150 i Zbigniew Doliński 100). Jeśli znajdą się naśladowcy, prosimy czeki lub money order wystawić na „GLIDER" i podany numer konta oraz przesłać je do First State Bank of Chicago, 4646 N. Cumberland Ave, Chicago, Il. 60656. Cel wiadomy — poparcie startu polskiej reprezentacji w Mistrzostwach Świata w Minden w USA.

Wszystkim, którzy pomogli nam w doprowadzeniu i zorganizowaniu Balu Szybowników, naszej chicagowskiej Polonii, serdecznie dziękuję.

JANUSZ CENTKA

kleks

lotu również później sprostowano uprzednio podane parametry orbity Wostoka: nie 175 i 302 km, ale 181 i 327 km; nie nachylenie 65°4', ale 64°57'. Czyżby — szydzi autor książki — po blisko dwóch tygodniach od wydarzenia udało się dokładniej zmierzyć to, czego nie uczyniono podczas lotu? Znowu zemściła się ówczesna nadczujność i maniakalna wręcz tajemniczość dysponentów informacją.

Na zakończenie książki autor pisze, iż doszedł *„do wniosku, że dziwna śmierć Gagarina też jest dowodem, w sposób pośredni, potwierdzającym słuszność naszej tezy, że w swoim czasie nie poleciał w kosmos. Żeby zaś ta tajemnica nie mogła nigdy wyjść na jaw — musiał umrzeć"*...

Jak widać, Istvan Nemere wysunął wiele wątpliwości i z różnych przypuszczeń misternie utkał swoją hipotezę. Jego książka stanowi wielką sensację. Ale jaka jest prawda? Czy dotrzemy do niej? Czy trzeba będzie zmienić we wszystkich encyklopediach świata hasło Gagarin?

Całej sprawy nie byłoby, gdyby w 1960 Rosjanie poinformowali opinię publiczną, że utworzono oddział kosmonautów, wymienili wszystkie nazwiska kandydatów do lotu i zapowiadali starty poszczególnych statków kosmicznych. Nikt przez chwilę nie powątpiewałby w prawdziwość lotu Jurija Gagarina.

*

Przy okazji chyba warto przypomnieć tu jeszcze inne plotki, jakie swego czasu rozpowszechniano. Pierwsza dotyczy roku 1957, kiedy to rzekomo miał zginąć kosmonauta Łodowski podczas startu z kosmodromu Kapustin Jar. W tym samym roku miał zginąć Szyborin. W 1959 — Mitkow. Podobno w maju 1960 zginął kosmonauta o nieznanym nazwisku. We wrześniu 1960 — jeszcze jeden kosmonuta, również o nieznanym nazwisku. Z jakiegoś dziwnego sztucznego satelity Ziemi, ponoć wystrzelonego z ZSRR, miano na Zachodzie odebrać 4 lutego 1961 „bicie serca ludzkiego", które wkrótce ustało.

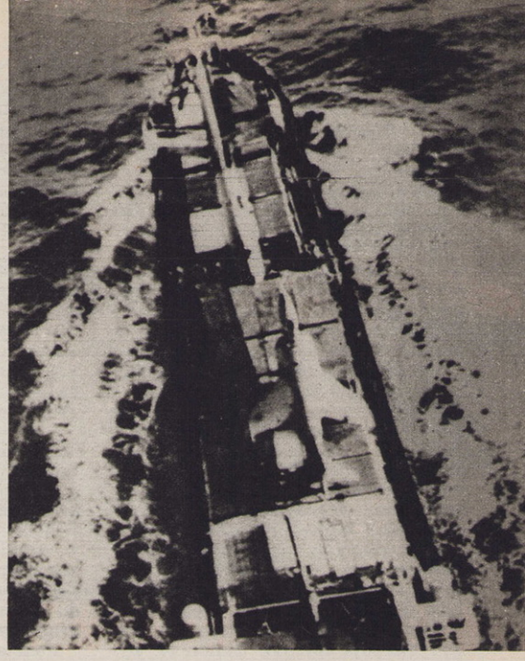
Krążyły pogłoski, że w niezapowiedzianym statku radzieckim latało dwóch kosmonautów, albo nawet trzech o nazwiskach: Biełokoniew, Kaczur i Graczew. Twierdzono także, iż na początku kwietnia 1961 trzykrotnie okrążył kulę ziemską Władimir Iljuszyn, który uległ wypadkowi podczas lądowania. Na tę pogłoskę powołuje się właśnie Istvan Nemere, o czym już pisaliśmy.

W połowie maja 1961 jacyś radioamatorzy z Europy Zachodniej mieli odebrać słabe wołanie o pomoc, pochodzące od dwóch kosmonautów radzieckich. 14 października 1961 radziecki statek załogowy podobno zaginął w przestrzeni kosmicznej. W listopadzie 1962 włoscy radioamatorzy usłyszeli ponoć sygnał SOS płynący z kosmosu. Niektórzy twierdzili, że wtedy właśnie zginął Biełokoniew.

Twierdzono, że 19 listopada 1963 tragicznie skończyła się próba wysłania na orbitę drugiej kosmonautki radzieckiej. W kwietniu 1964, znów — jak twierdzili krótkofalowcy włoscy — zginął jeden lub kilku kosmonautów radzieckich...

BOGUSŁAW WITKOWSKI

Przymusowe lądowanie na statku



Pionowzlot Harrier po przymusowym wylądowaniu na małym kontenerowcu „Alraigo"

Aitor Suso, kapitan małego hiszpańskiego statku „Alraigo", płynącego przez północny Atlantyk do Europy, był niezmiernie zdumiony, kiedy zauważył tuż obok mostka brytyjski pionowzlot Harrier zbliżający się w niskim powolnym locie do lądowania na stojących na pokładzie kontenerach.

Pilotem Harriera był młody podporucznik Ian Watsan z 801 dywizjonu RAF. Po starcie z lotniskowca HMS „ILLUSTRIOUS" wykonywał 6 czerwca 1983 samotny patrol nad Atlantykiem. W pewnej chwili na samolocie nastąpiła poważna awaria układów łączności i nawigacji. Pilot nie mógł odnaleźć powrotnej drogi na lotniskowiec ani powiadomić go o zaistniałej sytuacji. Wydawało się, że dojdzie do tragedii, zwłaszcza, że paliwa w zbiornikach pionowzlotu ubywało z każdą minutą.

Gdy zapas paliwa wystarczał już tylko na 6 minut lotu Watsan zauważył na ekranie wciąż czynnego radaru pokładowego słabe echo. Wskazywany obiekt był oddalony od samolotu o kilkadziesiąt kilometrów. Pilot zdecydował się na dolot do niego.

Po 5 minutach lotu dostrzegł przed sobą liczący zaledwie 2300 DWT ładowności hiszpański statek. Nie mając alternatywy, przy stanie paliwa zapewniającym zaledwie jednominutowe utrzymywanie się w powietrzu, podjął próbę lądowania na kontenerach ustawionych na pokładzie między mostkiem kapitańskim, a głównym masztem. Licząc się z możliwością zatrzymania pracy silnika pilot zbliżał się do lądowania z otwartą kabiną, gotów w każdej chwili do katapultowania.

Tuż przed wylądowaniem Harriera na kontenerach kapitan Suso wydał rozkaz zatrzymania maszyn statku. Był to błąd, bo unieruchomienie napędu wywołało natychmiast silne kołysanie statku. Gdy podwozie pionowzlotu dotknęło mokrej powierzchni kontenerów, zaczął on staczać się do tyłu. Aby uniknąć zwalenia do morza pilot schował podwozie. Spowodowało to pewne osadzenie Harriera na brzuchu. Załoga statku pomogła pilotowi opuścić kabinę i zabezpieczyła samolot.

Po przybyciu statku do Tenerife Harrier został zdjęty z pokładu „Alraigo" i zgodnie z decyzją hiszpańskiego sądu morskiego oddany do dyspozycji właściciela, tj. RAF. Armator statku wystąpił jednak z żądaniem wypłacenia mu znaleźnego, należnego zgodnie ze starą tradycją morską, za przyczynienie się na morzu do uratowania dowolnego dobra. Ponieważ jednak „Alraigo" nie odchylił się nawet od planowego kursu ani, formalnie rzecz biorąc, nie wykonał zorganizowanej akcji ratowniczej, odszkodowanie ze strony brytyjskiego Ministerstwa Obrony stanowiło tylko drobny ułamek pełnej wartości niefortunnego Harriera.

(RW)

KONSTRUKCJE ULTRALEKKIE

Najdłuższy przelot

25—28 października 1990 na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu odbyły się V Jesienne Zawody Motolotniowe, tradycyjnie już kończące sezon. Aeroklub Warszawski otrzymał zaproszenie dla 4 pilotów. Wobec trudności transportowych postanowiliśmy zrealizować od dawna planowane zamierzenie i do Torunia polecieć, a nie jak dotychczas przewozić sprzęt na przyczepach. Trochę odstraszała nas pogoda, ale odmowa jakiejkolwiek pomocy ze strony dyrektora naszego aeroklubu przesądziła sprawę. Lecimy! 24 października rano rozłożyliśmy sprzęt na lotnisku Babice. Po uzyskaniu zgody u zawiadowcy, zaopatrzeni w ciepłe kombinezony, o 11:30 wystartowaliśmy do Płocka. Na motolotni dwuosobowej z silnikiem Limbach: Tomasz Królikowski z Grzegorzem Rycajem oraz autor niniejszego tekstu na jednoosobowej motolotni z silnikiem Trabant. Po 1 h i 5 min. wylądowaliśmy w Płocku. Ponieważ obie motolotnie mają nowe skrzydła Libre II PL, to pomimo różnicy obciążeń mogliśmy utrzymać jednakową i bliską 80 km/h prędkość przelotową.

Postój w Płocku zaplanowaliśmy na uzupełnienie paliwa. Po ogrzaniu się i sprawdzeniu sprzętu wystartowaliśmy do drugiego etapu. Po ok. 20 min. lotu zauważyłem, że motolotnia kolegów zaczęła się zniżać i po chwili wylądowała na polu.

Po kilku kręgach, na znak kolegi, z ziemi, wylądowałem na pobliskiej łące i przez następne 40 min. usiłowaliśmy znaleźć uszkodzenie. Dłużej nie można było czekać chcąc zdążyć przed zmierzchem do Torunia. Po 45 min. lotu wylądowałem na lotnisku w Toruniu. Na miejscu byli już dwaj zawodnicy z Łodzi, którzy również wybrali przelot, a nie jazdę samochodem, a po pół godzinie przyleciały jeszcze dwie motolotnie z Bydgoszczy.

Aż do zmroku wypatrywałem kolegów licząc, że usunęli uszkodzenie. Niestety, uszkodzenie iskrownika zmusiło ich do powrotu samochodem do Warszawy. Ponieważ motolotniarze łatwo, się nie poddają, po dwóch dniach usunęli usterkę i przylecieli do Torunia. Przelot 200 km, już bez międzylądowań, trwał 1 h i 50 min., co dowodzi coraz większych możliwości motolotni.

Deszcz i mgła uniemożliwiły nam 28 października powrót do Warszawy. Zostawiliśmy więc sprzęt w gościnnym hangarze Aeroklubu Pomorskiego. Zjawiliśmy się tam po kilku dniach, gdy warunki się zmieniły i wystartowaliśmy w drogę powrotną.

Motolotniarstwo wkracza w nową erę. Coraz szybsze skrzydła, pewniejsze silniki umożliwiają długie przeloty. Służba ruchu lotniczego traktuje nas tak samo jak innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Motolotnie, którym niepotrzebne są wielkie lotniska, mogą być idealną formą uprawiania turystyki powietrznej.

ALOJZY DERNBACH

Zwycięzca V Jesiennych Zawodów Motolotniowych w Toruniu Alojzy Dernbach (przy motolotni). Artykuł o zawodach jest w przygotowaniu

Zdjęcie: MIROSŁAW RODZEWICZ

MISTRZOSTWA ULMÓW

W 5 niemieckich mistrzostwach ULM-ów 1990 startowało ich 10 w klasie sterowanych masą ciała pilota oraz 10 w klasie sterowanych wokół 3 osi. W tej drugiej na Stratosie-300 o cechach motoszybowca (zdjęcie powyżej) zajęto 1 i 3 miejsce, zaś zawodnik startujący na dwupłatowcu Aviasud Mistral (z lewej) uzyskał 6 miejsce. Pilot ULM-a Moskito zajął 9 miejsce. Mistrzem został ponownie Ivo Amic.

Zdjęcia: „Flug Revue Internationale"

SUKHOI-spółka z o.o.?

Nowe muzy radzieckie: pierestrojka — restrukturyzacja — przebudowa, spowodowały w lotnictwie tego kraju potrzebę transferu środków finansowych, materiałów, technologii i myśli z sektora wojskowego do cywilnego. Początkowo wydawało się, że jest to kolejny chwyt propagandowy...

W 1989 Stany Zjednoczone podjęły decyzję o wydaniu zezwolenia na zakup przez instytucje amerykańskie samolotów produkcji radzieckiej. Prześmiewcy skomentowali w prasie, że oto na szczeblu federalnym zapadła decyzja utworzenia... muzeum lotniczego.

Pierwszym radzieckim samolotem o przeznaczeniu cywilnym, który przełamał szyderczą opinię jest Su-26M. Lekki samolot akrobacyjny, wykonany z kompozytów i dopracowany aerodynamicznie, przyciąga oko ładną sylwetką. Amerykańscy piloci sportowi byli nim zainteresowani, lecz katastrofa Su-26M podczas Aerospace America 1990 nieco ostudziła ich zapał.

Główny projektant biura im. Pawła Suchoja Michaił Simonow wyjaśnił amerykańskiej opinii publicznej zalety Su-26M i błąd, jaki popełnił Amerykanin pil. Tom Jones na oczach dziesiątek tysięcy widzów. W konsekwencji USA zakupiły 14 egz. Su-26M dla Pompano Air Centre. Jest to więc znaczny sukces radzieckiego biura na rynku amerykańskim. W czasie pokazów w USA zademonstrowano jeszcze samolot myśliwsko-bombowy Su-27. Oba samoloty kręciły efektowną, zapierająca dech w piersiach widzów akrobację — zwłaszcza tzw. kobrę Pugaczowa wykonywaną na Su-27. Zainteresowanie Zachodu tym biurem wzrosło jeszcze, kiedy marynarka wojenna ZSRR wybrała Su-27, jako samolot pokładowy dla nowych lotniskowców. Sukcesy sprzętu wojskowego i efektowne pokazy, potwierdzają możliwości biura Suchoja jako partnera w businessie dla USA.

Pierwszym wspólnym przedsięwzięciem radziecko-amerykańskim będzie budowa samolotu dyspozycyjnego o prędkości naddźwiękowej, mogącego zabierać 8—10 pasażerów. Podczas lotu będą mieli stworzone warunki do pracy i wypoczynku. Samolot jest określany jako transkontynentalny dla członków zarządu firm lub roboczych delegacji rządowych.

Podział pracy przy tym przedsięwzięciu jest następujący: Rosjanie — projekt i produkcja, Amerykanie — konstrukcja i próby. Samolot ma spełnić założenia: prędkość maksymalna — 2 Macha, zasięg — 7 000 km, napęd — od Su-27 (prawdopodobnie), przewidywana cena — ok. 40—50 mln USD. Nowy samolot będzie potrzebował mniej niż 24 godziny, aby okrążyć glob. Partnerem biura Suchoja jest Gulfstream Air Space Corporation. Amerykanie, aby określić wielkość produkcji, prowadzą już badanie rynku.

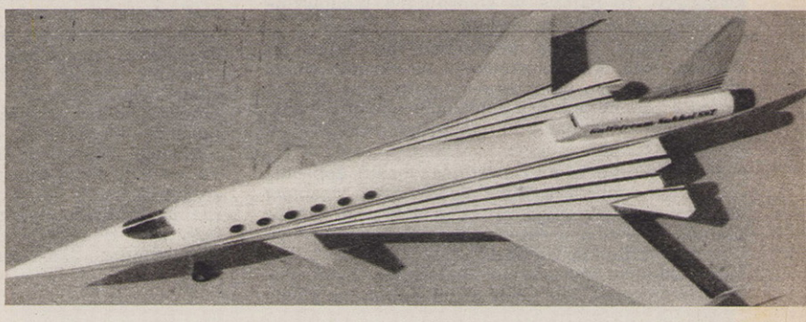
Na co dzień jednak biuro Suchoja funkcjonuje w przeżywającej poważne wstrząsy gospodarce radzieckiej. Podobnie jak polskim wytwórniom sprzętu lotniczego, biuru Suchoja zagraża wymuszone przejście na produkcję nielotniczą. W przypadku Rosjan — zamiast samolotów — projektowanie i produkcja programowanych pralek automatycznych. Przeszkodą w usamodzielnieniu się biura Suchoja jest jego ograniczona podmiotowość prawna, gospodarcza i finansowa oraz struktura. Biuro Suchoja, to tylko tzw. designer studio (biuro projektowe), które „sprzedaje" swoje projekty fabrykom podległym radzieckiemu ministerstwu przemysłu lotniczego. Trudno więc określić jego „zyski".

Próbą wyjścia z tej sytuacji był samolot Su-26M, którego produkcję uruchomiono w ... „manufakturze" powstałej w biurze. Produkuje się w niej jeden z najlepszych samolotów akrobacyjnych świata. Nie jest to jednak perspektywa rozwoju.

Wydaje się, że biuro Suchoja jest obecnie wiodące w radzieckiej myśli lotniczej, a tym samym znaczące w skali światowej. Dlatego ludzi lotnictwa niepokoi myśl o możliwości roztrwonienia jego dorobku. Na łamach poważnego miesięcznika francusko-radzieckiego „Business in the USSR" szukano recepty. Potencjalnym wyjściem jest sprzedaż biura jednemu z wielkich producentów samolotów. Inne rozwiązanie, to przekształcenia własnościowe w kierunku Sukhoi Business Consortium lub Sukhoi Company.

(WCZ)

Naddźwiękowy Suchoj-Gulfstream



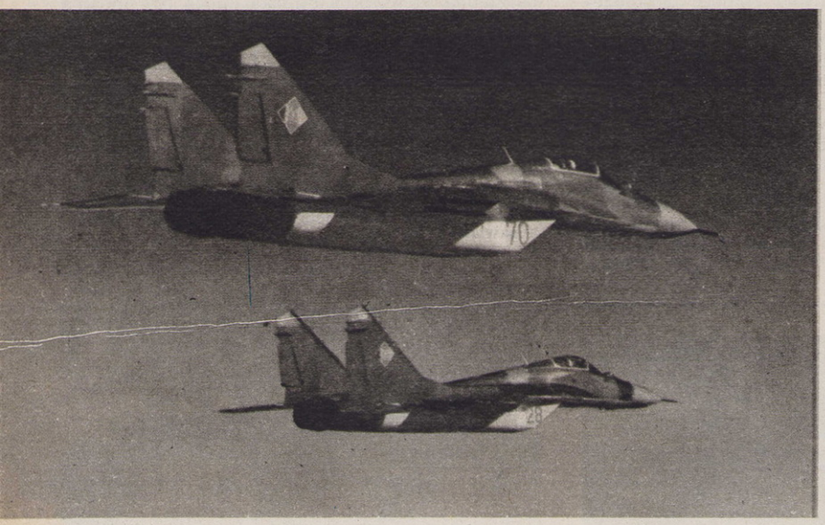
O NOWEJ LUFTWAFFE

W SP 43/90 opublikowano artykuł pt. „Nowa Luftwaffe" zawierający m.in. krótki wykaz samolotów i śmigłowców RFN i NRD wg stanu na 31-12-89. Informacje te, zwłaszcza odnośnie NRD, budzą wiele wątpliwości.

Samoloty myśliwskie Fulcrum to, oczywiście, znane już powszechnie MIGi-29A/UB, które weszły na wyposażenie 1 eskadry pułku myśliwskiego JG-3 „Wladimir Komarow" stacjonującego w Preschen. Ogółem zakupiono 32 egz. i zamówiono 20 dalszych.

Samoloty Su-22M4 znajdowały się na wyposażeniu pułku lotnictwa myśliwsko-bombowego JBG-77 „Gebhard Leberecht von Blücher" stacjonującego w Laage (etat 36 szt.) oraz na stanie pułku lotnictwa morskiego MFG-28 „Paul Wieczorek" (także Laage) w liczbie 24 szt. Łącznie z samolotami szkolno-bojowymi stan Su-22 winien osiągnąć 65 sztuk.

MIG-i 29 w barwach b. NRD Zdjęcie: „Flieger Revue"



Samolotów MiG-21 wszystkich wesji zakupiono w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ponad 250 egz. Oczywiście, część z nich uległa naturalnemu zużyciu lub zniszczeniu.

Myśliwce bombardujące MiG-23 BN znajdowały się w pułku JBG-37 „Klement Gottwald" w Drewitz (etat 36 szt.). Autor artykułu zapomniał o myśliwcach przechwytujących MiG-23MF, będących na wyposażeniu dwóch pułków: JG-2 „Jurij Gagarin" z Neubrandenburga i JG-9 „Heinrich Rau" z Peenemünde (razem 72 sztuki).

Siły zbrojne NRD dysponowały aż pięcioma pułkami śmigłowców, tj. dwoma bojowymi oraz po jednym morskim, transportowym i szkolnym. Oba pułki śmigłowców bojowych („Adolf von Lützow" z Basepohl i „Ferdinand von Schill" z Cottbus) dysponowały ogółem 24 maszynami Mi-24D/W oraz 48 śmigłowcami transportowo-szturmowymi Mi-17TB i Mi-8TB. Morski pułk śmigłowców „Kurth Barthel" z Parow miał 8 śmigłowców do zwalczania okrętów podwodnych Mi-14PŁ oraz 20 szturmowo-ratowniczych Mi-8TB, zaś stacjonujący na lotnisku w Brandenburgu pułk transportowy THG-34 „Werner Seelenbinder" oraz pułk szkolny HAG-35 „Lambert Horn" dysponowały etatem 72 śmigłowców Mi-8. Tak więc łączny etat 5 pułków wynosił 172 śmigłowce!

Większość źródeł podaje, że lotnictwo NRD zakupiło ponad 50 odrzutowych samolotów szkolno-treningowych L-39 Albatros, które znalazły się na wyposażeniu 4 eskadr w dwóch pułkach szkolnych: FAG-15 „Heinz Kapelle" z Rothenburga i FAG-25 „Leander Raatz" z Bautzen.

A. Glass w swoim kieszonkowym leksykonie „Samoloty '90" podaje, że lotnictwo wschodnioniemieckie zakupiło także samoloty szturmowe Su-25. Inne źródła nie potwierdziły jak dotąd tej informacji.

Lotnictwo transportowe LSK/LV miało także kilka dyspozycyjnych samolotów Tu-134A oraz Il-18W, zaś lotnictwo szkolne kilkadziesiąt Zlinów Z-43.

Należy pamiętać, że powyższe dane dotyczące liczby samolotów i śmigłowców opierają się na etatach pułków lotniczych i że stan faktyczny mógł się od nich różnić tak jak np. w przypadku pułku „Kurt Barthel" (łącznie tylko 28 śmigłowców). Zazwyczaj część sprzętu stanowi zakonserwowaną rezerwę.

Nawiązując do powyższego tematu chciałbym gorąco poprzeć na łamach SP inicjatywę naszego MSZ, dotyczącą przekazania Polsce przez zjednoczone Niemcy części sprzętu lotniczego byłej NRD, takiego jak wspomniane MIGi-29, MIGi-23 BN/MF, Su-22, Mi-24, Mi-14, L-410, etc. Stanowiłoby to rekompensatę za kilkaset samolotów wojskowych zniszczonych przez siły zbrojne III Rzeszy we wrześniu 1939. O ile mi wiadomo, Niemcy nigdy nie zapłaciły odszkodowania za zniszczony i zagrabiony sprzęt Wojska Polskiego. Odszkodowanie takie powinno dotyczyć także uzbrojenia wojsk lądowych i marynarki wojennej. Pragnę przypomnieć, że Niemcy zatopiły niszczyciele „Wicher" i „Grom", torpedowce „Mazur", „Podhalanin", „Ślązak" i „Kujawiak", okręt podwodny „Orzeł", stawiacz min „Gryf", trałowce „Jaskółka" i „Czapla", kanonierki „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller" oraz kilkadziesiąt okrętów specjalnych i pomocniczych.

Zbyt skrótowo potraktowano w omawianym artykule także stan liczebny zachodniej Luftwaffe. Dołączam więc wykaz typów płatowców wojskowych, które w ostatnich 20 latach zakupiono na potrzeby lotnictwa, marynarki, wojsk lądowych i straży granicznej RFN.

MARCIN SCHIELE

ZAKUPY SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW DLA SIŁ ZBROJNYCH RFN:

Tornado IDS (359*) sztuk, Tornado ECR (35*), F 4F (177), F 4E (20), RF 4E (88), F 104G (36), P 7A (12*), Atlantic (20), HS 748 Coastguarder (1)), Alpha Jet A (175), T 38A (41), T 37B (35), CM 170 (194), OV 1 (?), OV 10B (6), OV 10B/Z (12), P 149D (194), P 145P (?), Debonair (21), MB 223 (ok. 40), B 707 (4), C 130 (2), C 160 (90), Falcon 50 (?), CL 601 (7), HFB 320 (7), VFW 614 (3), IAI 1124 (4), Do 128-2/6 (?), Do 28D 1/2 (101), Bö 105P (PAH 1) (212), Bö 105M (VBH) (227), WFS 64 (CH 54) (?), CH 53G (113), SA 330 (16), UH 1 (341), Wessex HC.2 (?), SA 316 (100), SA 313 (132), Sea King Mk 41 (23), Lynx Mk 88 (19).**

* w służbie i zamówione.

** pozostają w 1 pułku szkolnym, ogółem zakupiono aż 916 egzemplarzy! Ponad 220 uległo katastrofom, pozostałe złomowano lub przekazano Grecji i Turcji w ramach pomocy wojskowej.

EKSPERYMENTALNY MIG-19 SM-30

Przez wiele lat, gdy wspominano pamiętne zestrzelenie 1 maja 1960 amerykańskiego samolotu rozpoznawczego Lockheed U-2 nad ZSRR, twierdzono, że początkowo zestrzelono wówczas radziecki samolot myśliwski MIG-19, a dopiero później wspomniany U-2. Wersji tej przez dłuższy czas oficjalnie zaprzeczano. Dopiero ostatnio ujawniono prawdę. Tak właśnie było. Zginął wówczas radziecki pilot wojskowy por. S. Safranow, którego zadaniem było tylko śledzenie lotu U-2, ponieważ MIG-19 nie mógł nawiązać walki. Kilka lat wcześniej, w wyniku systematycznego naruszania powietrznej granicy ZSRR, podjęto decyzję opracowania specjalnej wersji MIGa-19 w celu przechwytywania obcych samolotów rozpoznawczych.

Idea punktowo startującego samolotu była parokrotnie testowana m.in. przez Niemców w 1944 podczas startów samolotu przechwytującego Natter z napędem rakietowym.

Zastosowanie ruchomej wyrzutni samolotu uniezależnia go od lotnisk i umożliwia w praktyce start z dowolnego punktu. Start i rozpędzanie do odpowiedniej prędkości, w której mogą działać stery aerodynamiczne, odbywa się za pomocą dodatkowego silnika rakietowego.

W ZSRR wstępne prace projektowe rozpoczęto w biurze konstrukcyjnym Mikojana pod kierunkiem M. I. Gurewicza w 1955. Postanowiono zmodernizować seryjnie produkowany samolot myśliwski MIG-19. Jako dodatkowe źródło napędu zastosowano silnik typu PRD-22 na stały materiał pędny (400 kg) o ciągu kilkakrotnie większym niż silników odrzutowych. Tak zmodernizowany samolot oznaczono SM-30. Osobnym zagadnieniem było zaprojektowanie wyrzutni. Stanowił ją zespół startowo-transportowy na podwoziu kołowym zbudowany jako naczepa ciągnika JAZ-210. Wyrzutnia składała się z dwóch belek, na których spoczywał wózek startowy z zamocowanym samolotem SM-30. W czasie startu wózek blokowany był sworzniem, ścinanym po osiągnięciu przez zespół startowy odpowiedniego ciągu.

Do pierwszego startu przygotowano bezzałogowy samolot w celu sprawdzenia działania systemów samolotu i zespołu napędowego. Wzdłuż planowanego przelotu rozstawiono kamery w celu rejestracji startu i lotu. Start samolotu był udany, lecz zniszczeniu uległa wyrzutnia. Przystąpiono więc do opracowania nowej wyrzutni, którą następnie poddano gruntownym badaniom. Między innymi prowadzono próby terenowe z ładunkiem odpowiadającym masie samolotu SM-30.

Do lotu załogowego przygotowywało się dwóch pilotów doświadczalnych: Gieorgij Szyjanow i Siergiej Anochin. Pierwszy lot załogowy odbył się 13 kwietna 19i57 (pilot G. Szyjanow). Samolot wykonał pomyślnie lot, przy czym przeciążenie nie przekroczyło 6 g. Potwierdzono przede wszystkim możliwość wykonywania lotów, a tym samym słuszność założeń konstrukcyjnych. Najniebezpieczniejszym elementem lotu SM-30 był start, ponieważ mała wysokość uniemożliwiała ratunek.

G. Szyjanow wykonał pierwszych pięć lotów, a szósty i siódmy — S. Anochin. W czasie siódmego startu 3 czerwca 1957 samolot wykonał po raz pierwszy lot z pełnym obciążeniem, to jest z dwoma zbiornikami podwieszanymi o pojemności 760 dm^3 oraz dwiema wyrzutniami niekierowanych pocisków rakietowych. W locie tym również po raz pierwszy silniki pracowały na pełnym dopalaniu.

Po kolejnym locie Szyjanowa cały system przekazano użytkownikowi czyli siłom powietrznym.

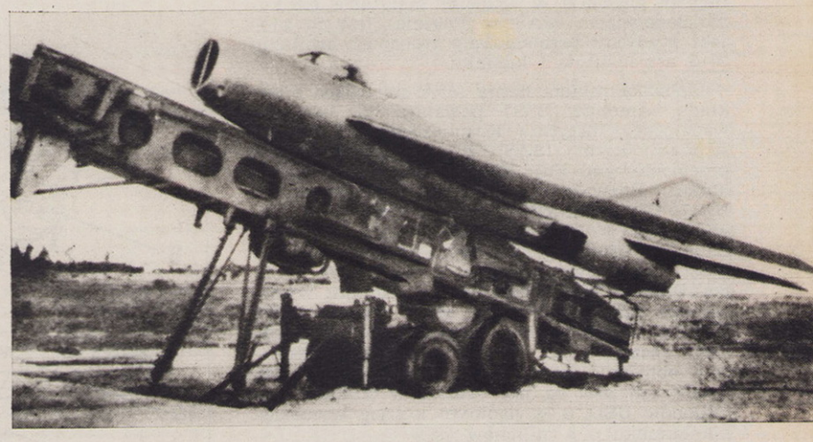
Zbudowano 5 zestawów SM-30. Za loty doświadczalne na SM-30 Szyjanow otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Na SM-30 loty również wykonywali następujący piloci: L. Kuwszynow, W. Kotłow, M. Twieleniew, A. Błagowieszczenski, G. Bieriegowoj, S. Mikojan — wszyscy po jednym.

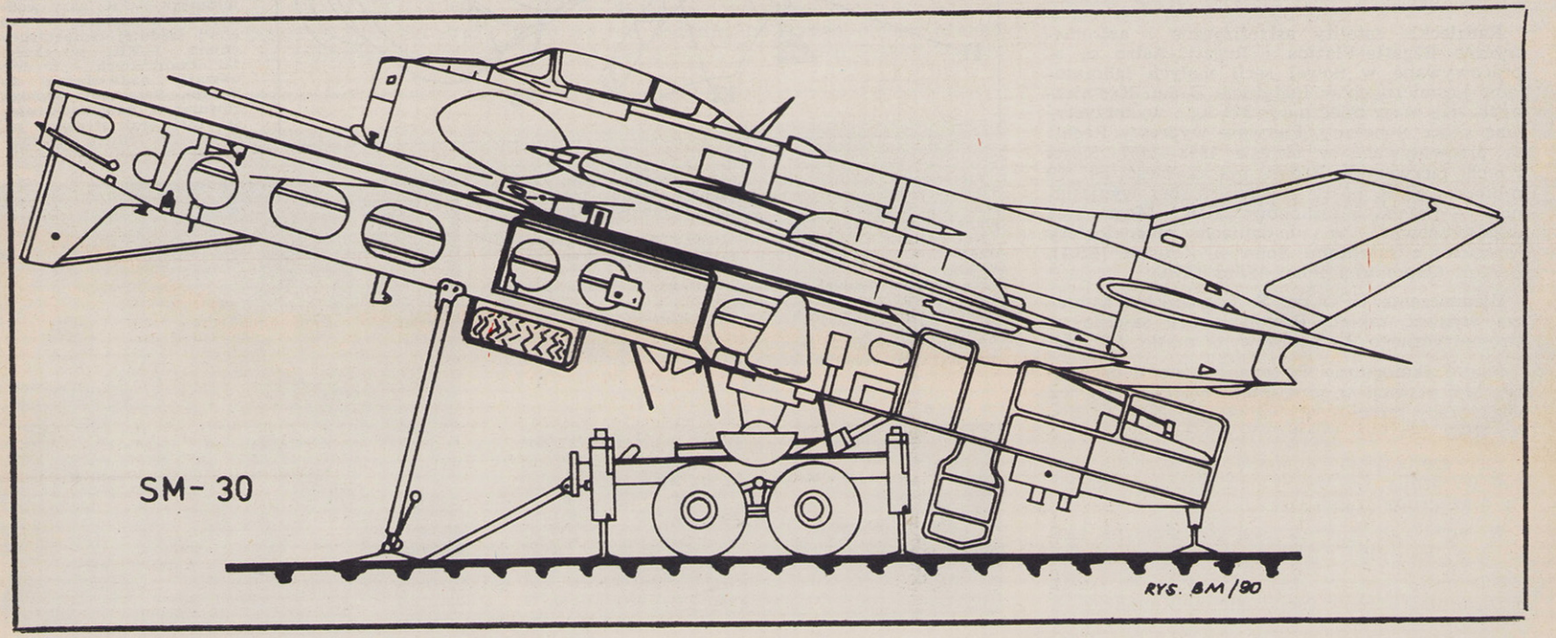
Produkcji seryjnej samolotu SM-30 jednak nie podjęto z dwóch względów — samolot miał zbyt mały pułap, a ponadto nie udało się opracować skróconego dobiegu. Do lądowania opracowano system spadochronów hamujących oraz lotniskowe urządzenia hamujące. (lina rozciągnięta w poprzek pasa nawinięta na bębny hamulcowe).

Wydaje się, że zestrzelenie U-2 za pomocą rakiety ostatecznie przesądziło o losie SM-30.

JANUSZ PIOTRKOWSKI

Na zdjęciach: MIG-19 SM-30 na wyrzutni i w locie





Światowy Kongres IAF-90

41 Kongres Światowy Międzynarodowej Federacji Astronautycznej IAF odbył się 8—12 października 1990 w Dreźnie, w byłej NRD. Był zorganizowany przez Instytut Badań Kosmicznych NRD (IKF) oraz Centrum Badań Lotniczo-Kosmicznych RFN (DLR). Znakiem szczególnym stał się udział astronautów niemieckich: Sigmunda Jaehna z NRD i Ulfa Merbolda z RFN. Była NRD wydawała rocznie na programy astronautyczne 100—200 milionów DM, zjednoczone Niemcy zdecydowały się przeznaczyć na okres dziesięciolecia 1990—2000 sumę 25 miliardów DM.

Główne wydarzenia Kongresu, to przedstawienie stanu prac nad samolotem kosmicznym Chińskiej RL, japońską rakietą nośną startującą z grzbietu samolotu, radzieckim próbnikiem międzyplanetarnym Regatta i modułem orbitalnym Priroda oraz pierwsze zdjęcia radarowe powierzchni Wenus przekazane przez amerykański próbnik NASA Magellan.

A więc kolejno.

Przyszły chiński dwustopniowy samolot kosmiczny powstaje w Trzecim Instytucie Naukowo-Badawczym MAS w Pekinie. Jest to projekt studyjny przewidujący transport orbitalny 2—3 astronautów i ładunku.

Japońska rakieta nośna M5A startująca z pokładu samolotu B.747 powstaje od 1990 we współpracy Instytutu Kosmicznego i Nauk Astronautycznym ISAS z przedsiębiorstwami przemysłowymi Fuji Heavy Industries i Nissan Motor. Rozważano wykorzystanie samolotów B.747, C-5 i An-225. Pierwszy start jest przewidywany w 1995 kosztem 31 milionów USD. Ładunek użyteczny ma wynosić 1270 kg, zaś koszt jdnostkowy ładunku 21 400 USD/kg. Dla porównania: koszt jednostkowy ładunku wynoszonego rakietą klasyczną M3S2 wynosi 41 700 USD/kg. ISAS zamierza wynosić po dwie rakiety rocznie przez dziesięć lat i szuka sposobów obniżenia kosztów. Klasyczna rakieta M5 o udźwigu 2000 kg jest droższa w budowie o 9 milionów USD, a w ogólnym koszcie wyniesienia ładunku o 8 milionów USD.

Radzieckie satelity astrofizyczne i astrometryczne Regatta-Plazma i Regatta-Astro są opracowywane w nowej serii małych laboratoriów kosmicznych w Instytucie Badań Kosmicznych IKI. Mają mieć masę 375 kg i wykorzystywać wiatr słoneczny. Pierwsze wyprawy Regatt są przewidywane w okresie 1993—1997. Koszt trzech pierwszych Regatt ma wynieść ok. 70 milionów SUR, koszt następnych (bez wyniesienia) — po ok. 5 milionów SUR. Mogą one współpracować w badaniach magnetosfery ziemskiej z satelitami Soho i Cluster (ESA), Geotail (Japonia) i Polar-Wind USA).

Zjednoczenie NPO im. S. Ławoczkina zamierza wynieść rakietą Proton innego satelitę astrometrycznego Łomonosow o masie 5,8 Mg.

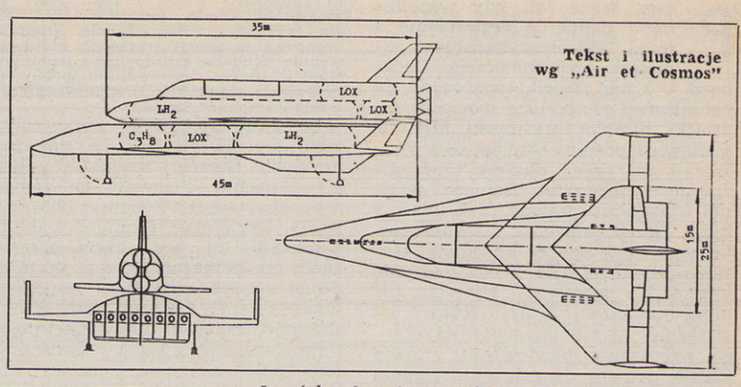
Moduł ekologiczny Priroda dla stacji orbitalnej Mir powstał w programie Interkosmosu, we współpracy sześciu państw, w tym Polski i byłej NRD. Ma być wyniesiony wiosną 1992.

Pierwsze zdjęcia radarowe powierzchni Wenus wyróżniły się wykryciem wielkiego krateru oraz grupy trzech innych.

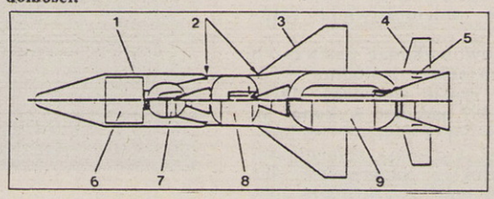
W wyborach nowym przewodniczącym IAF na lata 1990—1991 został A. Azcarraga.

Następny Kongres IAF odbędzie się 7—11 października 1991 w Montrealu w Kanadzie.

Chiński samolot kosmiczny. Pierwszy stopień — samolot nośny, drugi — samolot orbitalny. Pow. płata — 300 m² i 97 m². Masy — 198 Mg (79 Mg przy lądowaniu) oraz 132 Mg (25,3 Mg). 8 i 4 silniki (rodzaj paliwa na rysunku) rakietowe, poddźwiękowe strumieniowe — kriogeniczne. Rozdzielenie stopni przy prędkości Ma = 6,5 na wysokości 32—37 km (z wtryskiem wody Ma = 7). Orbita — 100 do 500 (masa użyteczna 6 Mg) km. Długość startu — 2 000 m przy prędkości 140 m/s, kącie 17° i zużyciu paliwa 15 Mg.
Program referowali Shushen Wang i Kexun Zhang. O budowie i przyszłym starcie brak na razie wiadomości.

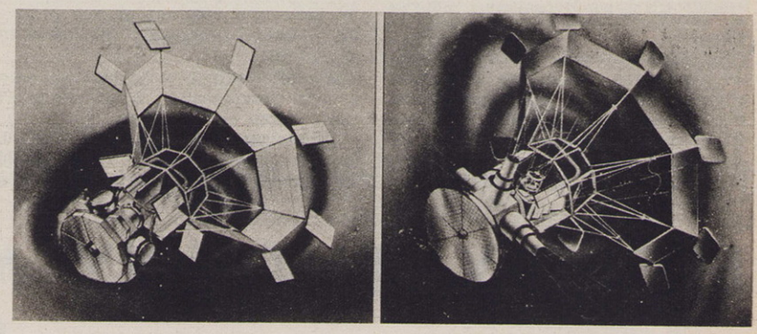


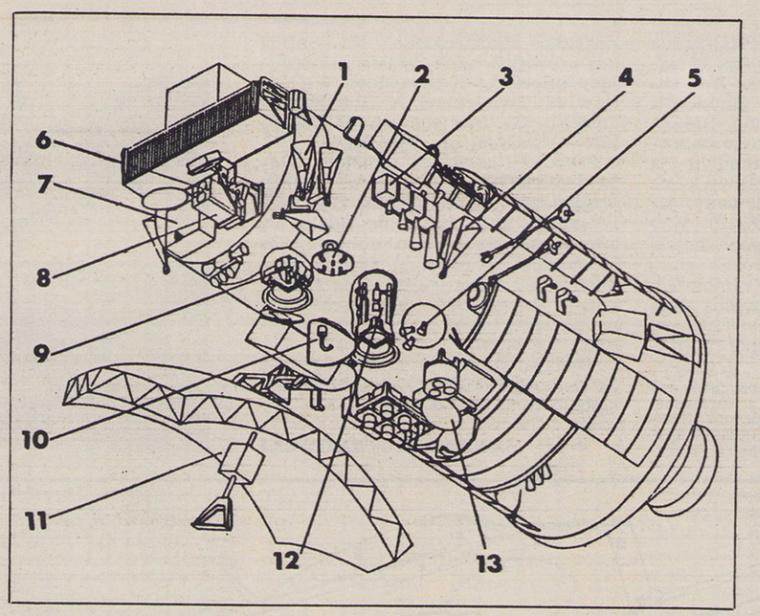
Tekst i ilustracje wg „Air et Cosmos"



Japońska kosmiczna rakieta nośna M5A startująca z grzbietu samolotu B.747.
Oznaczenia:
1 — osłona, 2 — człon rozdzielający, 3 — skrzydła, 4, 5 — stateczniki i stery, 6 — satelita, 7 — trzeci stopień rakiety M3B, 8 — drugi stopień rakiety M34 9 — pierwszy stopień rakiety M24.
Start rakiety ma nastąpić z grzbietu B.747 lecącego na wysokości 10 km (przyspieszenie 0,2 g). Po 10 s — zapłon pierwszego stopnia i rozpoczęcie wznoszenia rakiety, która w tym momencie będzie się znajdowała 100 m nad samolotem lecącym z opadaniem.

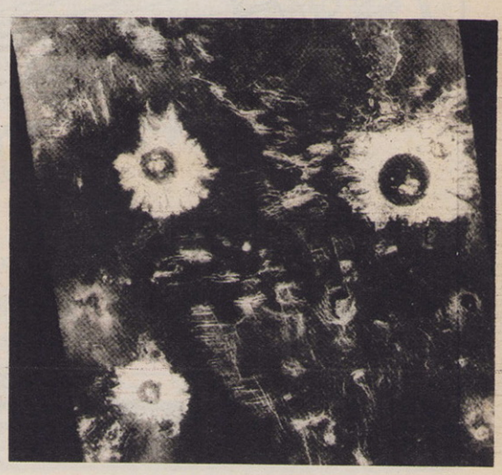
Radzieckie satelity badawcze Regatta-Plazma i Regatta-Astro. Będą zawierały po dwa małe generatory fotowoltaiczne z pierścieniowym układem płyt i część przyrządową. Duże ośmiokątne żagle słoneczne z niewielkimi płytami sterującymi — zapewniającymi orientację przestrzenną satelitów — są widoczne w ich tylnej części.
Program referował W. Galejew, dyrektor IKI AN ZSRR.



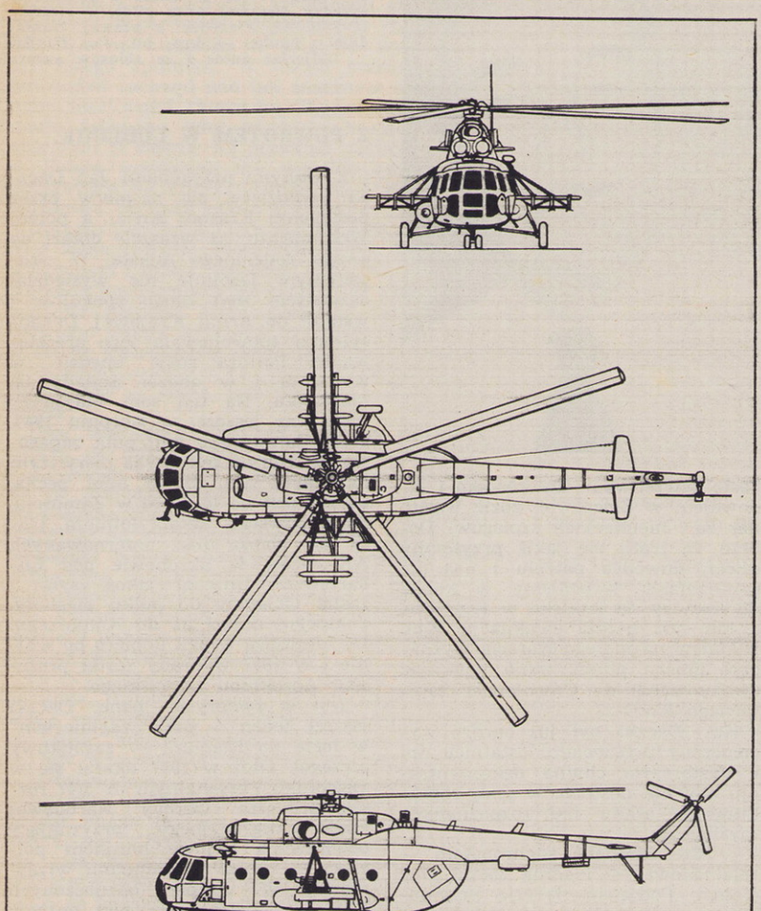


Moduł ekologiczny Priroda dla radzieckiej stacji orbitalnej Mir.
Oznaczenia: 1 — radiometry Ikar/RP 600; 12 — system zbioru danych Centaur; 3 — radiometry Ikar (R30/R80) R135 i R225P; 4 — radiometr Ikar/RP600; 5 — radiometr Ikar/RP225; 6 — kamera telewizyjna; 7 — przyrząd PRA; 8 — spektrometr Istok-1; 9 — spektroskop MOZ — Obzor (rozdzielczość 600 m); 10 — radiometr Ikar/R400; 11 — antena radaru SAR; 12 — francuski lidar Alissa; 13 — system Delta. Poza tym moduł zawiera przyrządy: Ozon M; radiowysokościomierz oceaniczny Hrebien; spektrometry MSU-SK i MSU-E o rozdzielczości 25—100 m; radiometry MOS.
Wyposażenie modułu Priroda ma umożliwić pomiary temperatury oceanów z dokładnością 0,5—1°K; prędkości i kierunku wiatru — 1 m/s i 20°; profilu termicznego 3—5°K; pary wodnej w atmosferze — 0,4 g/m²; średniej temperatury chmur 1—2°K; wysokości fal oceanicznych — 20 cm; obszaru nadwodnego do 20 km. Przyrządy pomogą również w badaniach właściwości oraz struktur lądów. Do startu posłuży rakieta Proton.

Pierwsze w historii planetologii astronautycznej radarowe zdjęcia powierzchni planety Wenus przekazane we wrześniu 1990 z pokładu próbnika międzyplanetarnego NASA Magellan.
Na zdjęciu z prawej możemy obejrzeć grupę trzech kraterów, z których największy ma średnicę 45 km.
Na zdjęciu poniżej została pokazana struktura kanionu na obszarze 28 × 75 km.
Radar obrazujący próbnika ma rozdzielczość szczegółów 120 m.
Autor referatu — Donna Pivirotto, szef pojazdów planetarnych ośrodka NASA — JPL.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



ŚMIGŁOWIEC WOJSKOWY Mi-8MT

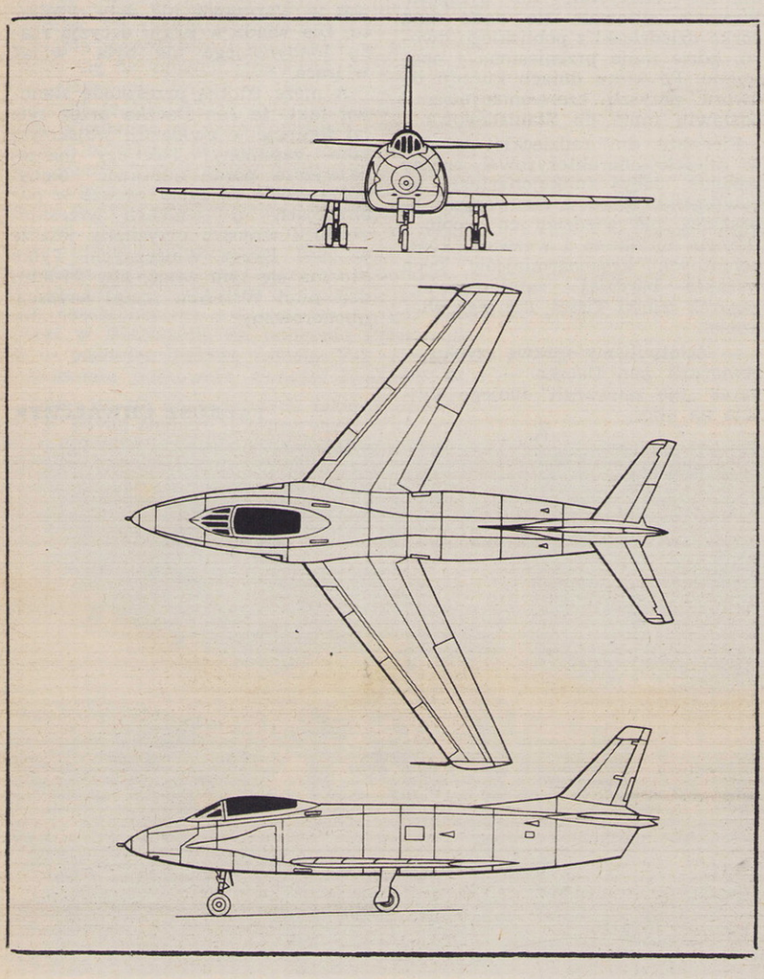
Radziecki śmigłowiec wielozadaniowy konstrukcji M. Mila — Mi-8 (oznaczenie NATO Hip), oblatany przed 30 laty i zademonstrowany pierwszy raz w 1961, jest jednym z najliczniej produkowanych śmigłowców w świecie (łącznie ponad 10 tys. egz.). Jest nadal rozwijany do zastosowań cywilnych i wojskowych. Początkowo zbudowano go jako 1-silnikowy z 4-łopatowym wirnikiem (HipA), a następnie przekonstruowano wirnik na 5-łopatowy (HipB). Po zastosowaniu napędu 2-silnikowego jako standardowego, powstały dalsze wersje cywilne: Mi-8 (28—32 pasażerów), Mi-8T (pasażersko-towarowa z ładunkiem wewnętrznym i zewnętrznym) oraz Mi-8 Salon (luksusowa dla 11 pasażerów) oraz wojskowe: HipC (do bojowego wsparcia), HipD (łącznościowa), HipE (z rakietami do walki z bronią pancerną), HipF (eksportowa z uzbrojeniem rakietowym), HipG (z bogatym wyposażeniem radarowym), HipJ (do walki elektronicznej) i HipK (do zakłócania elektronicznego). Wersja HipH stanowi połączenie płatowca Mi-8 z udoskonalonym napędem (2 silniki Izotow TV3 117) nazwana Mi-17.

Najnowsze rozwiązanie stanowi śmigłowiec Mi-8 MT zademonstrowany w 1989. Jest to wojskowa wersja cywilnego śmigłowca Mi-17. Mi-8 MT jest transportowo-bojowym śmigłowcem z 2—3 osobową załogą. Ma konwencjonalny układ z 5-łopatowym wirnikiem nośnym i tylnym 3-łopatowym śmigłem ogonowym napędzanym 2-silnikowym zespołem Izotow TV2-117A o mocy po 1435 kW, poprzez przekładnię główną 2-stopniową (przełożenie 0,016 : 1). Wał wirnika jest odchylony w przód o 4,5°. Łopaty wirnika metalowe z wypełniaczem ulowym i z sygnalizacją o uszkodzeniach oraz lodochronami. Kadłub konstrukcji metalowej półskorupowej z gondolą przechodzącą w belkę ogonową zakończoną małym statecznikiem pionowym (ze śmigłem umieszczonym na jego szczycie z prawej strony). Stateczniki poziomy usytuowano przed statecznikiem pionowym. Stateczniki mają obrysy trapezowe.

Dwa wloty powietrza do silników oraz zespoły napędowe umieszczono nad kabiną. Ma ona drzwi wejściowe z lewej strony oraz otwierany tył dla załadunku. Może być dostosowana dla 24 pasażerów lub do przewozu chorych na 12 noszach. Po bokach kadłuba zbiorniki paliwa oraz wysięgniki na zastrzałach do podwieszania z każdej strony dwóch zasobników z pociskami rakietowymi. Podwozie stałe z przednią 2-kołową golenią i pojedynczymi kołami głównymi. Tył kadłuba z płozą wspornikową. Na podwieszeniu zewnętrznym można mocować ładunek do 3000 kg. Istnieje też wersja Mi-8 MTK z działkiem w przodzie kadłuba. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: średnica wirnika — 21,29 m, śmigła — 3,9 m, długość z pracującym wirnikiem — 25,24 m, wysokość — 5,65 m, kabina: 6,36 x x 2,34 x 1,8 m, pojemność — 23 m³, rozstawy: kół — 4,5 m, osi — 4,26 m. **Masy:** własna — 7260 kg, ładunku płatnego wewnętrznego — 4000 kg, zewnętrznego — 3000 kg, paliwa standardowego — 1450 kg; z podwieszeniem — 2870 kg, startowa — 11 100 kg, normalna i max. — 12 000 kg. **Osiągi:** prędkość: max. pozioma na 1000 m — 260 km/h oraz npm — 250 km/h, przelotowa — 225 km/h, pułap praktyczny — 3980 m, zasięg — 495 km, przebazowanie z max. paliwem +5% rezerwy — 1200 km.

LAMUS



NORTH AMERICAN YF-93A

Jedną z ciekawszych wersji wszechstronnego myśliwca North American F-86 Sabre (zob. SP 46/89) był samolot myśliwski dalekiego zasięgu, tzw. penetration fighter YF-93A, zaprojektowany do spełniania tych samych założeń taktycznych co McDonnell XF-88 i Lockheed XF-90 (zob. SP nr 17/90). Samolot miał początkowo oznaczenie F-86C, ale ze względu na duży zakres zmian w stosunku do wersji podstawowej (F-86A) oznaczenie zmieniono. W istocie F-93A był niemal zupełnie nową konstrukcją. Z F-86 zostało tylko skrzydło o cienkim, laminarnym profilu, ze skosem 35°, wyposażone w automatyczne sloty, szczelinowe klapy i wspomagane lotki. Zachowano także ogólny układ 1-miejscowego, 1-silnikowego, wolnonośnego dolnopłata konstrukcji całkowicie metalowej.

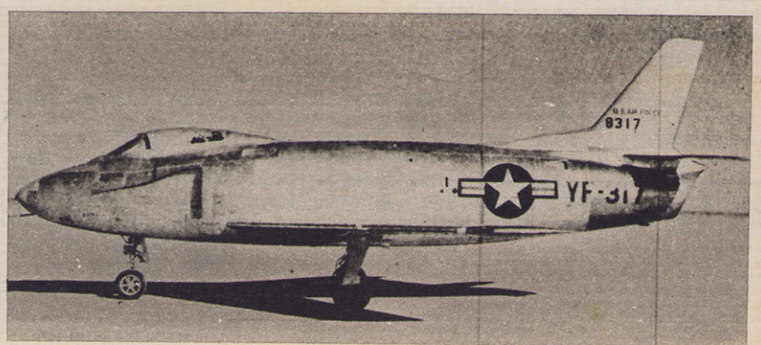
Gruntownej zmianie uległ kadłub, który przede wszystkim został wydłużony i znacznie poszerzony w celu pomieszczenia innego silnika i większego zapasu paliwa. Ponadto zmieniono kształt przodu kadłuba, w którym czołowy chwyt powietrza, charakterystyczny dla innych odmian Sabre, został zastąpiony dwoma bocznymi chwytami typu krytego (flush), zwanymi również chwytami NACA. Krawędź takiego chwytu nie wystaje z obrysu kadłuba, a powietrze dopływa do niego zagłębiającym i rozszerzającym się kanałem o charakterystycznym zarysie ostrych krawędzi bocznych. Powoduje to zawirowanie zasysanego powietrza, a tym samym wzrost energii warstwy przyściennej. W drugim prototypie YF-93A powiększono zresztą powierzchnię czołową chwytu, wysuwając krawędź nieco poza obrys kadłuba, był to więc raczej chwyt „półkryty". Zmianie uległa również osłona kabiny pilota, która otrzymała klinowy przód wiatrochronu i wydłużoną część odsuwaną. Usterzenie pozostało w zasadzie identyczne, tzn. klasyczne (stateczniki i stery), wolnonośne, o skosie 35°. Zmniejszono jedynie wznios usterzenia poziomego. W podwoziu zmianie uległy zespoły główne, na których zastosowano zdwojone koła.

Napęd samolotu był nowy, gdyż silnik o sprężarce osiowej General Electric J-47-GE zastąpiono silnikiem Pratt-Whitney J-48-P3 Turbo Wasp o dwustronnej sprężarce odśrodkowej (była to licencyjna wersja brytyjskiego silnika RR Tay), wyposażonym w dopalacz. Ciąg „na sucho" wynosił 26,7 kN, a z dopalaniem — 39,6 kN. Dostęp do silnika po odłączeniu tylnej części kadłuba. Zbiorniki paliwa znajdowały się w kadłubie. Uzbrojenie samolotu nie uległo zmianie, działka (6 x 20 mm) zostały tylko inaczej rozlokowane (w dolnej części kadłuba).

Jeszcze w czerwcu 1948 zakłady otrzymały zamówienie na ponad 100 egzemplarzy seryjnych F-93A, ale pół roku później zamówienie wycofano. Pierwszy prototyp YF-93A oblatano 25.01.1950, a oba samoloty zostały przekazane do NACA, gdzie prowadzono próby porównawcze skuteczności krytych i półkrytych chwytów powietrza.

J. Ś.

DANE TECHNICZNE YF-93A (1 x 26,7/39,6 kN). Wymiary: rozpiętość — 11,9 m, długość — 13,4 m, wysokość 4,8 m, pow. nośna — 28,4 m². **Masy:** własna — 6366 kg, startowa (norm.) — 9800 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 1140 km/h (H = O), 1000 km/h (H = 10 700 m), wznoszenie — 60,7 m/s, zasięg — 3165 km.



Niezwykła historia Jana Daczki

Na zdjęciach: Kpr. pil. Jan Daczka na rok przed wybuchem wojny i obecnie, w wieku 74 lat ● Karaś z godłem 12 eskadry liniowej oraz piloci i strzelcy samolotowi. Pierwszy z prawej (nakładający hełmę) — kpr. pil. Jan Daczka
Zdjęcia: autor i ze zbiorów autora

Czy wszystkie zagadki dotyczące działań lotnictwa polskiego w kampanii wrześniowej 1939 zostały już wyjaśnione? To pytanie nasunęło mi się przy lekturze wydanej w ub. roku przez Wydawnictwo MON „Księgi lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939—1946". Wiadomo dziś, że w odniesieniu do grupy „zaginionych" w ciągu pierwszych lat po wybuchu wojny, trzeba by już napisać nowy rozdział. Byłby to rozdział dotyczący losów lotników polskich wziętych do niewoli przez Armię Czerwoną. Nazwiska wielu z nich trzeba bowiem przenieść z wykazu ZAGINIENI do nowej pokaźnej rubryki zatytułowanej: ZGŁADZENI PRZEZ NKWD. We wspomnianej „Księdze" zaintrygował mnie wszakże zapis, jaki znalazłem na str. 110.

DACZKA Jan, kpr. pil., ur. 1916. Podoficer 3 plot w Poznaniu, brał udział w wojnie obronnej jako pilot 31 eskadry rozpoznawczej przydzielonej do dyspozycji dowódcy lotnictwa armii „Karpaty". 17.IX. 1939 wystartował do Rumunii, dokąd nigdy nie dotarł. **Uznany za zaginionego.**

I w tym miejscu zrodziła się pewna wątpliwość. Sięgnąłem więc po inną książkę: „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939", wydaną w 1982 przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Na stronach 156—161 są w niej opisane wrześniowe losy 31 eskadry rozpoznawczej. W zestawieniu strat w personelu latającym i samolotach, wśród zaginionych odnotowano: **kpr pil. Daczka...**

Ale coś mi się nie zgadzało.

W LUBELSKIEJ DZIELNICY MAKI

Zadzwoniłem do mieszkania, którego numer podał mi telefonicznie człowiek od września 1939 oficjalnie uznany za... zaginionego. Drzwi otworzył smukły, starszy pan o siwych włosach. Już w pokoju zauważyłem na telewizorze model Karasia, takiego samego, w jakie wyposażona była 31 eskadra 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu i na którym latał kpr. pil. Jan Daczka. Lokator mieszkania zauważył moje zainteresowanie Karasiem, uśmiechnął się, ale nic nie powiedział. Ja też nie wiedziałem, jak rozpocząć rozmowę z człowiekiem, który aż w dwóch źródłowych opracowaniach o losach polskich pilotów września 1939 figuruje jako... zaginiony, a oto stoi przede mną w całej swej okazałej postaci. Rozmowa potoczyła się oczywiście na temat walk wrześniowych i udziale w nich pana Jana Daczki.

— Pochodzę z Lublina — wyznał na wstępie. Tu się urodziłem 2 marca 1916 roku, jako najmłodszy z pięciorga rodzeństwa. Jak nietrudno domyślić się, przy tak licznej rodzinie w domu było biednie i po ukończeniu szkoły powszechnej musiałem pilnie rozglądać się za jakimś fachem. Sytuacja rodzinna przesądziła, że wybrałem karierę... wojskową. W 1934 roku znalazłem się na jednym z pierwszych turnusów PW Lotniczego w Lublinku koło Łodzi, gdzie ukończyłem kurs pilotażu wstępnego na RWD-8.

Po dalszym przeszkoleniu wojskowym kpr. pil. Jan Daczka trafił do 12 eskadry liniowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, a wkrótce potem do 31 eskadry wywiadowczej w Poznaniu. Teraz dopiero zrozumiałem, dlaczego na oglądanych w albumie zdjęciach Karasie mają godło eskadry — lisa trzymającego okulary i bombę — na tle białego trójkąta, a nie rombu przynależnego 3 pułkowi.

WRZEŚNIOWYM SZLAKIEM

3 Pułk Lotniczy należał do tych nielicznych jednostek, w których tzw. cicha mobilizacja rozpoczęła się już wczesną wiosną 1939. Wynikało to zapewne z bliskości granicy niemieckiej i realnej groźby zaskoczenia. Tak więc rozkaz mobilizacyjny z 23/24 sierpnia był już dla pułku tylko formalnością. 27 sierpnia dowódca eskadry, kpt. pil. Witalis Nikonow otrzymał polecenie natychmiastowego odlotu całej formacji do Lwowa. Na dzień przed wybuchem wojny eskadra przebazowana została na lotnisko polowe w Weryni koło Kolbuszowej, a pierwszym jej zadaniem następnego ranka było rozpoznanie ruchu wojsk niemieckich na terenie Słowacji. Poleciały dwa samoloty. Jedną z załóg stanowili: ppor. obs. Marian Wójtowicz, kpr. pil. Jan Daczka i strzelec samolotowy st. szer. Czesław Petlik. W rejonie Orlov—Lubowna wykryli nieprzyjacielską kolumnę pancerną rozciągniętą na przestrzeni ok. 40 km, która przemieszczała się w stronę granicy polskiej. Po meldunku o rozpoznaniu zarządzono wyprawę bombową, która jednakże z niewiadomych przyczyn nie doszła tego dnia do skutku. W dwa dni później kolumna, znajdując się już na szosie pomiędzy Nowym Targiem a Chabówką, została zaatakowana przez 7 samolotów eskadry. W nalocie uczestniczyła także załoga Jana Daczki.

— Efekt bombardowania był znaczny — wspomina mój rozmówca. Zrzucone bomby zdezorganizowały Niemców i opóźniły ich marsz, ale w wyniku przeciwlotniczego ognia jeden z naszych Karasi został zestrzelony, a załoga ratując się na spadochronach wpadła w ręce wroga.

W miarę „łamania się frontu" 31 eskadra, a wraz z nią kpr. Daczka, przenoszona była na kolejne lotniska polowe: pod Rawę Ruską, w okolice Kamionki Strumiłowej i wreszcie do Kozówki koło Brzeżan.

EWAKUACJA DO CZERNIOWIEC

— Wczesnym rankiem 17 września, mogła być chyba godzina 4 — opowiada pan Daczka — obudził mnie wartownik informując, że z rozkazu kpt. Nikonowa mam polecieć samolotem sanitarnym RWD-13 do Biłgoraja. Wraz z lekarzem eskadry mieliśmy tam dostarczyć kosz pełen opatrunków osobistych. Udało mi się jednak dolecieć tylko do Bełżca, gdyż byliśmy przez Niemców gęsto ostrzeliwani. Zawróciłem i lądowałem w Złoczowie, gdzie wzięto nas za... niemieckich szpiegów! Dobrze, że trafił się jakiś przytomny oficer, dowódca patrolu i nas nie rozstrzelano. Wróciliśmy w końcu do eskadry na lotnisko w Kozówce, a tam już trwała ewakuacja. Kpt. Nikonow na mojego Karasia wyznaczył innego pilota, mnie polecając ewakuowanie do Czerniowiec sanitarnego RWD-13.

Kpr. Daczka był już bardzo wycieńczony przeżyciami ostatnich dni i wystarczyła chwila dekoncentracji, aby nie dostrzec w porę zaskakującego ataku nie rozpoznanych myśliwców.

— Coś huknęło, zachrobotało — relacjonował — i silnik zaczął pluć olejem. Podjąłem decyzję przymusowego lądowania na małym półku. Wypadło w poprzek bruzd i oczywiście trzasnęło podwozie. Po wyjściu z kabiny stwierdziłem, że zostałem postrzelony w nogę. Obficie krwawiłem, a tymczasem ludzie, którzy przybiegli na miejsce zdarzenia nie okazywali mi sympatii. Wreszcie zlitowała się nade mną córka dziedziczki z pobliskiego dworu, gdzie mnie przeniesiono i opatrzono. Po kilku dniach kuracji do dworu przyszli czerwonoarmiści i odstawili mnie do Stanisławowa.

Pierwsze dni radzieckiej władzy w mieście charakteryzował ogólny bałagan. Jacyś funkcjonariusze po cywilnemu, tylko z czerwonymi opaskami, nie wiedzieli co zrobić z rannym lotnikiem i wezwali „kompetentnych" krasnoarmiejców. Tych wszakże bardziej zainteresował... zegarek marki Tissot, niż jego właściciel.

— Załatwiliśmy sprawę szybko — stwierdził pan Daczka — i za zegarek „nie zauważyli" mojego wyjścia na ulicę.

Z POWROTEM W LUBLINIE

Z różnymi przygodami Jan Daczka przedzierał się najpierw przez posterunki Krasnoj Armii, a potem Wehrmachtu, aż wreszcie dotarł do swego rodzinnego miasta. W okupacyjnym Lublinie nie wysiedział oczywiście zbyt długo spokojnie i wstąpił do Armii Krajowej. Dekonspiracja spowodowała jego aresztowanie. Półtora roku spędził w więzieniu i w obozie zagłady na Majdanku. Na ten sam Majdanek trafił raz jeszcze, w sierpniu 1944, kiedy formowano tam pułk zapasowy, w którym był chyba pierwszym lotnikiem. Ale znowu miał pecha, bo zamiast na lotnisko w Zamościu, gdzie powstała szkoła lotnicza, trafił do obozu dla... internowanych AK-owców w Skrobowie pod Lubartowem. Uniknął jakoś zsyłki i został wcielony do pułku piechoty, z którym dotarł aż do Kołobrzegu. Do lotnictwa wrócił dopiero po wojnie i w 1957 wybrany został prezesem Aeroklubu Lubelskiego.

Jest w życiorysie pana Daczki jeszcze jeden — poza „zaginięciem" w locie do Rumunii — zagadkowy szczegół. Otóż w 1947 ukazał się w Dzienniku Personalnym nr 5/47 rozkaz Ministra Obrony Narodowej rządu emigracyjnego, przyznający odznaczenia bojowe lotnikom polskim za udział w kampanii wrześniowej. W grupie odznaczonych Krzyżem Walecznych, pod pozycją 36 odnotowano: Daczka Jan — kpr. pil. — 31 eskadra.

— Nie udało mi się dotąd tego Krzyża otrzymać — stwierdził z goryczą. Ani starania poprzez ówczesny ZBoWiD w Lublinie, ani Wojewódzki Sztab Wojskowy, ani nawet w Warszawie nie dały rezultatu. Dla władz w kraju decyzja rządu londyńskiego nie była widać wiążąca.

A może istotną przeszkodę stanowił fakt, że Jan Daczka przez tyle lat figuruje w ewidencji wojskowej jako „zaginiony? Tak czy inaczej najwyższa pora naprawić błędy: „przywrócić do życia" (także w publikacjach o walkach wrześniowych) i wręczyć przyznany jeszcze w 1947 Krzyż Walecznych. Tylko kto ma się tym zająć, aby 74-letni dziś pilot Września został wreszcie uhonorowany?

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Czerwone Strzały

Czerwone Strzały (Red Arrows), czyli dziewięciu wspaniałych, to znakomity zespół akrobacyjny brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych (RAF), który i tym razem uświetnił swymi popisami m.in. wystawę lotniczą w Farnborough pod Londynem.

Zespół pilotów powstał w 1964, ale jego skład zmienia się ustawicznie. Okres pobytu każdego pilota wynosi trzy lata i co roku trzech opuszcza zespół i tyluż przychodzi z innych jednostek RAF. Średni wiek pilota to 30 lat. W tym roku zespół wystąpił w składzie (w nawiasach wiek pilota): dowódca Tim Miller (37), zastępca Don Riley (31) oraz Tony Smith (32), Paul Rogers (28), Andy Wyatt (29), Steve Johnson (31), John Newton (33), Edward Hoy (31) i Martin Cliff (29).

Już od kilku lat zespół Red Arrows lata na jaskrawo malowanych szkolno-treningowych odrzutowcach BAe Hawk. Przed pokazami w Farnborough piloci z Red Arrows odnieśli wielki sukces w Kijowie, gdzie zostali zaproszeni przez lotnictwo ZSRR. Dodajmy, że piloci radzieccy zamierzają powołać podobny zespół latający na Migach-29.

Zdjęcia, nie tylko z Farnborough, przedstawiają niektóre figury. Do wypracowanego „menu" zespołu należą: Diamond, Concorde, Viggen, Big 7, Arrow, Leaders Benefit, Parasol i wiele innych, bardziej skomplikowanych i dynamicznych. Piloci S. Johnson i J. Newton tworzą duet wyspecjalizowany w szczególnie atrakcyjnych — ale i niebezpiecznych — figurach.

1 — Big 7 ● 2 — Parasol ● 3 — Leader's Benefit (przywilej dowódcy) ● 4 — Diamond ● 5 — BAe Hawk ● 6 — Viggen ● 7 — Arrow ● 8 i 9 — Fragmenty pokazów.

Tekst: JERZY ŚWIDZIŃSKI

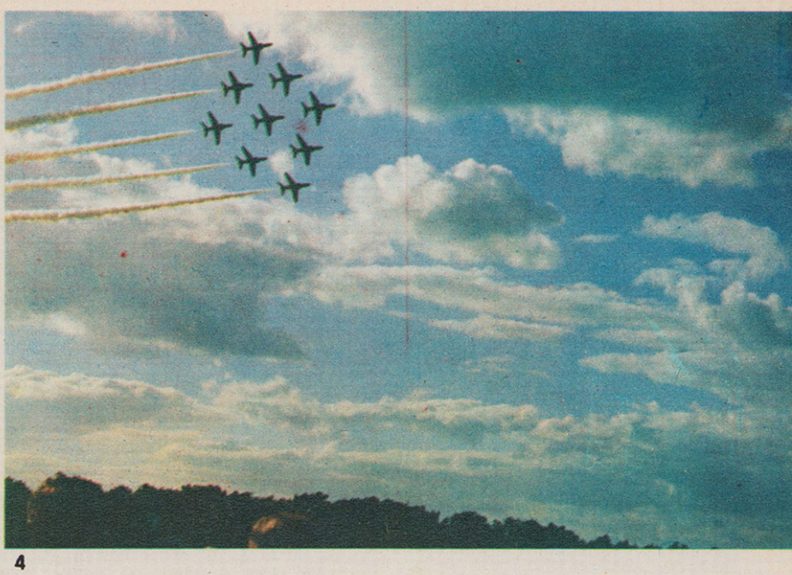
Zdjęcia: Mirosław Dudek (5), Józef Solski (2), Jerzy Świdziński (1), „Mc Graw-Hill Show: Daily" (1)

1

2

3

4



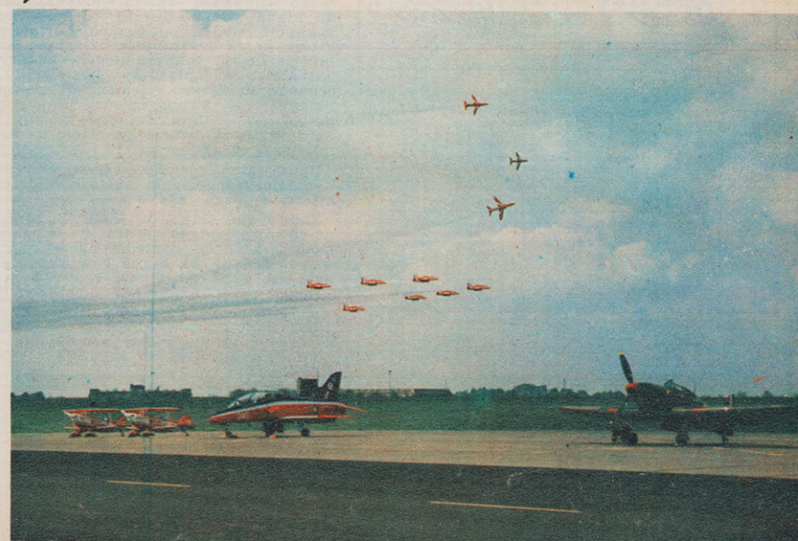
5

6

7

8

9



NASZE TRASY

AEROFILATELISTYKA

LOTNICTWO WIELKOPOLSKIE

Szturm powstańców na niemiecki zapasowy oddział lotniczy „Flieger Ersatz Abteilung Nr 4" w Ławicy pod Poznaniem w nocy z 5 na 6 stycznia 1919 zapoczątkował historię polskiego lotnictwa w Wielkopolsce, w niepodległej Polsce. Wczesnym rankiem 6 stycznia 1919 Ławica była w rękach Polaków. Zdobyto 30 nieuszkodzonych, sprawnych do działań samolotów szkolnych i bojowych, wiele silników i części zapasowych oraz znaczne ilości amunicji. Wzięto do niewoli 170 lotników, około batalion saperów i kilkudziesięciu innych żołnierzy.

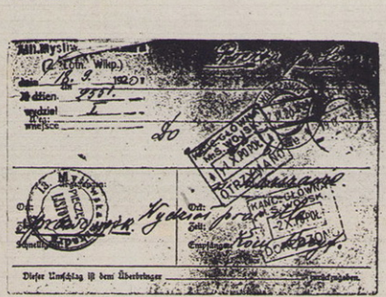
Następnego dnia powołana została pierwsza powstańcza jednostka lotnicza o etacie batalionu pod nazwą „Stacja Lotnicza w Ławicy". Planowano zorganizowanie 4—6 bojowych eskadr lotniczych oraz szkoły pilotażu i specjalistów lotniczych. Przywidywano również zorganizowanie warsztatów i składów lotniczych. Formowanie 1 wielkopolskiej eskadry lotniczej rozpoczęło się 12 lutego 1919. Pierwsza eskadra dysponowała 10 samolotami różnych typów, w tym Albatros CV, Albatros CVII, D.F.W. i AEG. W związku z rozejmem zawartym w lutym w Trewirze i ustaniem walk na terenie Wielkopolski sformowana 1 eskadra wielkopolska została skierowana 14 marca 1919 na front wschodni. W późniejszym okresie brała ona udział w walkach w Wielkopolsce. Na lotnisku w Ławicy sformowano jeszcze 3 eskadry lotnicze — 2. eskadrę wielkopolską, 3. eskadrę wlkp. i 4. wlkp. eskadrę lotniczą. Wiosną 1920 zorganizowano eskadrę niszczycielską.

Formowanie 2. wielkopolskiej eskadry lotniczej rozpoczęło się 14 lutego 1919 w Ławicy. W pierwszych dniach kwietnia 2. eskadra została skierowana na front wielkopolski, na odcinek południowy do rejonu Nowego Miasta nad Wartą. Eskadra była wyposażona w samoloty produkcji niemieckiej Halberstadt CL II i Halberstadt CLV oraz samolot myśliwski Albatros D III. Eskadra miała 8 samolotów, a personel latający składał się z 5 pilotów i 6 obserwatorów. Działania bojowe eskadry sprowadzały się głównie do lotów rozpoznawczych. Piloci wykonywali także loty propagandowe i loty z ulotkami na Śląsk poza linię demarkacyjną. Był to okres poprzedzający wybuch pierwszego powstania śląskiego w sierpniu 1919. Na początku czerwca 1919 2. eskadra została przebazowana na front północny do rejonu Kruszwicy, skąd do lipca wykonywała loty rozpoznawcze głównie do rejonu Bydgoszczy i Torunia. W lipcu 2. eskadra została skierowana na Białoruś do rejonu Mołodeczna i na front wielkopolski już nie powróciła.

Po zjednoczeniu sił zbrojnych i podporządkowaniu lotnictwa polskiego władzom centralnym w Warszawie 2. eskadra, w wyniku przeprowadzonej reorganizacji, została przemianowana na 13. eskadrę myśliwską. Następnie w 1921 weszła w skład 3. pułku lotniczego w Poznaniu, stacjonującego w Ławicy, jako jedna z eskadr III dywizjonu myśliwskiego.

ZBIGNIEW KORSZEŃ

Fragmenty kartek i listów pisanych przez lotników w czasie powstania wielkopolskiego pochodzą ze zbiorów autora listu.



KLUB «ISKRA

Henryk Biersiekierski — ul. Taikos 22 m. 12, 232017 Wilno, Litwa — wymieni plastykowe modele Novo na modele firm zachodnich 1:72, kalkomanie Techmodu lub Aerodecals i TBiU.

Miłosz Kowalewski — ul. Kupiecka 14/4, 78-100 Kołobrzeg — poszukuje osłony silnika do FW 190D (Hasegawa 1:72). W zamian oferuje pełne oszklenie do Mosquito MkIX (Matchbox 1:72), TBiU nr 50, 85, 92, 94, 102, 113, 114, 117, 119, 123—126, 129—136.

Ryszard Szpeciński — ul. Wolsztyńska 11/5, 67-400 Wschowa — wymieni roczniki „Skrzydlatej Polski" 1985, 1986, 1987 na sprawną busolę magnetyczną szybowcową lub wariometr.

Pranas Sungaila — Klaipedos g-ve 23—18, Klaipedos raj. Gargždai, 235840 Litwa i inni członkowie **Koła Modelarskiego** — nawiążą korespondencję i wymianę modeli.

Michał Konieczny — ul. Wrocławska 19/33, 44-335 Jastrzębie-Zdrój — w zamian za wycinanki ksero samolotów F-4B i Su-22 pragnie otrzymać wycinanki innych współczesnych samolotów bojowych.

Teodor Napierajczyk — Os. Waryńskiego bl. 29 m. 10, 98-300 Wieluń — poszukuje tłoka z tuleją do silnika Webra 3,5 cm³. W zamian oferuje silnik COX 2,5 cm³, różne książki i materiały modelarskie.

Jerzy Gruszczyński — ul. Czerniejewska 16 m. 77, 62-425 Witkowo — poszukuje L+K nr 9/90 i tegorocznych numerów „Krylja Rodiny", „Modelist Konstruktor" i „Technika Młodieży". Do wymiany przeznacza „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945", „Samolot bombowy PZL-37 Łoś" oraz liczne MM.

Jarosław Zdziebarski — ul. Wieluńska 10 m. 40, 01-240 Warszawa — poszukuje modeli Śmer: Avia CS 92/Me 262, F4U1, Novo: B-17E, Lancaster, Wellington, Ventura, Maryland. W zamian oferuje numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1983—89, L+K, TLiA, TBiU.

Bogusław Heczko — Karpętna 92, 73994 p. Wędrynia, CSRF — poszukuje modeli samolotów w skali 1:32. W zamian odstąpi modele Revell 1:32 — P-47, P 40E, P-51D, Hurricane II, Typhoon, Corsair i modele 1:72, 1:48 — OEZ, KP, Śmer, Revell, Airfix, Italeri, Hasegawa, Matchbox, ESCI.

Maciej Paul — ul. Szosa Rypińska 23/5, 87-400 Golub-Dobrzyń — poszukuje modeli samolotów z okresu II wojny światowej 1:72. W zamian oferuje inne modele w tej skali.

Dawid Czepli — ul. Montażystów 4, 80-298 Gdańsk-Kokoszki — poszukuje kartonowych modeli samolotów w skali 1:33: RWD-8, PZL-P24, PZL-23B Karaś, PZL-38 Wilk, PZL-46 Sum. W zamian oferuje MM, MT, zeszyty z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, TBiU oraz PZL-46 Sum (1:48) vacu i Airacobrę (1:72) vacu.

Łukasz Woronowicz — ul. Wyszyńskiego 15 m. 97, 15-888 Białystok — poszukuje książki „Kartonowe modele samolotów", MM z Wilgą oraz dokładnych planów samolotu Zlin-42M i Zlin-526AS. Do wymiany oferuje wycinankę Spitfire i M z galeoną Smok.

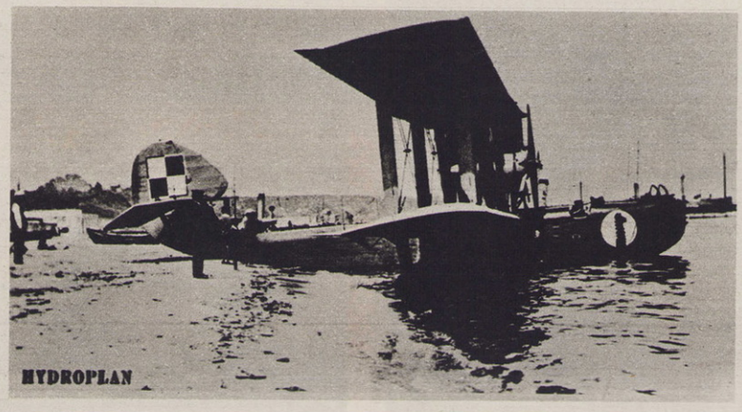
OGŁOSZENIE DROBNE

Dokumentacje amatorskie, Wrocław 11, s. 105. (ogł. 76)

Z LOTNICZEGO ALBUMU

Reprodukcja pocztówki MAF (Morska Agencja Fotograficzna) z podpisem: Hydroplan. Jest to łódź latająca Latham HB-3 zakotwiczona w porcie w Gdyni. Zwraca uwagę godło: galion łodzi wikingów, używane w Morskim Dywizjonie Lotniczym. **(WCZ)**

Zdjęcie ze zbiorów MARIANA WACHE



MODELE FIRMY ITALERI W POLSCE

Przedsiębiorstwo Handlowe „KK Model", 02-743 Warszawa, Bacha 22/701, tel. 47-07-43, prowadzi hurtową sprzedaż modeli ITALERI.

Oferujemy najniższe w Polsce ceny.

Zapraszamy do współpracy **wyłącznie podmioty** gospodarcze.

Prosimy o kontakt listowny lub telefoniczny.

Oferujemy także modele innych firm zachodnich.

(Ogł. 182)

DESIGN

UWAGA!

* SKLEPY MODELARSKIE
* MODELARNIE
* AKWIZYTORZY

Firma DESIGN oferuje bardzo szeroki asortyment modeli plastykowych i akcesoriów modelarskich renomowanych firm zagranicznych:

• REVELL • MONOGRAM • AIRFIX • FUJIMI • TAMIYA • HASEGAWA • ACADEMY MINICRAFT • HUMBROL • HELLER

ZAPRASZAMY

DESIGN
HOTEL GRAND p. 112
KRUCZA 28
00-522 WARSZAWA
tel. 29-40-51 w. 112, 213
fax: 29-56-97
tlx: 813814

Mirage

Uwaga hobbiści i miłośnicy modelarstwa plastykowego! Firma „Mirage" uprzejmie informuje, iż z dniem 15.09. 1990 rozpoczął działalność klub modelarski „Mirage" założony i sponsorowany przez firmę „Mirage". Siedzibą klubu jest sklep, mieszczący się przy ulicy Puławskiej 43, 02-508 Warszawa (tel. 498213). Członkiem klubu „Mirage" może zostać każdy kto wyrazi taką chęć i wpłacać będzie co miesiąc składkę w wysokości 20 000 zł. W zamian za to każdy członek klubu będzie otrzymywał bezpłatnie katalog wysyłkowy firmy oraz biuletyn o tematyce modelarskiej. Głównym atutem przynależności do klubu jest możliwość dokonywania zakupów modeli po cenach hurtowych. Firma nasza gwarantuje członkom klubu możliwość zakupu modeli, będących aktualnie w sprzedaży hurtowej, po cenach hurtowych. Jednakże prosimy pamiętać, iż każdy członek klubu ma prawo do zakupu jednego modelu w każdym asortymencie w ciągu każdego miesiąca.

Zapraszamy również wszystkich chętnych do redagowania naszego biuletynu informacyjnego.

Zapisy do klubu MIRAGE przyjmują pracownicy sklepu MIRAGE w godzinach pracy, tj. poniedziałek — piątek w godz. 6:30 do 18:30 i w każdą sobotę od 6:30 do 13:00.

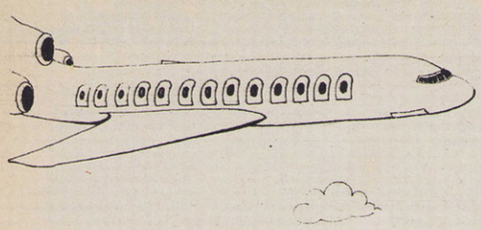
Osoby spoza Warszawy mogą zgłaszać chęć wstąpienia do klubu listownie, podając imię, nazwisko, datę urodzenia i adres oraz wpłacając w/w kwotę na konto nr 410001749-136 ŁÓDZKI BANK ROZWOJU.

PH DREAM
prowadzi sprzedaż hurtową
— plastykowych modeli firm:
ITALERI, REVELL, MONOGRAM, PESTI
— oraz farb:
MODEL MASTER i REVELL
Łódź, ul. Siewna 15, tel. 51-49-66, tlx 88 66 17
(ogł. 198)

SKRZYDLATA POLSKA 60

ROK ZAŁOŻENIA 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)
REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO.
Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.
REDAKCJA: ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa. Telefony: 49-23-83 — sekretariat, 49-27-51 wew. 202, 233 — redaktor naczelny, 234 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — redaktorzy, tlx WKL 812736.
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.
Cena pojedynczego numeru 2500 zł.
Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.
Podpisano do druku: 1990-12-7. Zam. 3858



Rysunek: **M. Rybak**

Bomba na pokładzie

Trzy miliony ludzi codziennie wznosi się w powietrze na pokładach samolotów. Trzy tysiące samolotów pasażerskich znajduje się w każdej chwili w powietrzu, lecąc do któregoś z 6 700 portów lotniczych na całym świecie. Każdego dnia samolotami przemieszcza się liczba ludzi dwukrotnie większa od liczby mieszkańców Warszawy. Te liczby dowodzą, że bezpieczeństwo lotów, ochrona przed terrorystami, podróżnych i samolotów, mogą stać się zmorą służb antyterrorystycznych. Zapewnienie bezpieczeństwa lotów to zadanie trudniejsze od utrzymania porządku w dużym mieście przemysłowym.

W latach 60. i 70. lęk wywoływali Palestyńczycy, prowadzący walkę z Izraelem również przez porywanie samolotów. Wstemplowywali do paszportów porwanych pasażerów wizy swojego, nie istniejącego państwa.

Lęk przed uzbrojonymi porywaczami jeszcze pozostał, choć służby ochrony portów lotniczych i linii lotniczych zaostrzoną kontrolą sprawiły, że coraz trudniej terrorystom przemycić broń na pokład samolotu, chociaż starają się posługiwać pistoletami o obudowie i rękojeści wykonanej z utwardzonego plastyku lub takimi, które można złożyć dopiero na pokładzie samolotu. Wyspecjalizowane siły antyterrorystyczne stanowią zagrożenie dla porywaczy. Brytyjskie SAS, amerykańskie Delta force, czy zachodnioniemieckie CSG szturmują zajęte przez terrorystów samoloty, uwalniając zakładników i raniąc, zabijając lub obezwładniając porywaczy. Wprawdzie nie wszędzie jeszcze obronę przed porwaniem powierzono wysokiej klasy specjalistom. ZSRR wciąż jeszcze ma kłopoty z uprowadzaniem samolotów, jednak kwestią czasu wydawać się może powstanie wystarczającej liczby oddziałów do walki z terroryzmem, które odstraszą potencjalnych porywaczy.

Zupełnie nowym zagrożeniem obecnie stają się bomby umieszczane przez terrorystów na pokładach samolotów. Porywacze stawiają żądania, podkładający bomby — w ogóle nie mają zamiaru negocjować. Porywacze wysuwają się na pierwszy plan — podkładający bomby wolą często pozostać w cieniu i nie przyznają się do odpowiedzialności za wybuch.

Koreanka Kim Hyon-Hui skazana na śmierć w 1989 za podłożenie bomby w samolocie Koreańskich Linii Lotniczych zniszczonym przez wybuch 29 listopada 1987 nad Morzem Andamańskim przyznała, że działała na polecenie północnokoreańskiego decydenta, żeby uniemożliwić rozegranie Igrzysk Olimpijskich w Seulu. W spowodowanej przez nią katastrofie zginęło 115 osób. Był to wyjątkowy wypadek, bo sprawcę udało się osądzić.

Kolumbijski Boeing 727, który eksplodował wkrótce po starcie z lotniska w Bogocie 27 listopada 1989, zabijając 107 osób, został rozerwany bombą podłożoną na zlecenie gangsterów z kartelu Medelin, w odwet za walkę rządu z przemytem narkotyków. Większość eksplozji samolotów pasażerskich to efekt anonimowych zamachów bombowych. O ich spowodowanie podejrzani są ekstremiści antyizraelscy, antyamerykańscy, możliwe że sprzymierzeni z Iranem lub Libią.

Od 1985 blisko 1000 osób zginęło w samolotach, w których podłożono bomby. Prof. Paul Wilkinson z Aberdeen University podaje, że 683 osoby straciły życie w czasie porwań samolotów w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat. Liczba ofiar zamachów bombowych przeciwko samolotom pasażerskim byłaby jeszcze wyższa. Od 1983 bomb zostało przechwyconych 7; okazały się niewybuchami lub eksplodowały przedwcześnie w portach lotniczych, w czasie załadunku bagażu, a nie w powietrzu.

Problemem służby ochrony jest doskonalenie ładunków wybuchowych, stosowanych przez „minerów podniebnych dróg". Materiały wybuchowe z plastyku mogą być formowane w kształcie kostek mydła, szpagatu obwiązującego pakunki, czy nawet kartek papieru. Żaden z nowoczesnych materiałów wybuchowych nie jest wykrywalny przez instalowane na lotniskach urządzenia rentgenowskie do prześwietlania bagażu. Specjaliści od spraw wywiadu na Zachodzie uprzedzają, że wybuchy bomb mogą być wywoływane przez zapalniki działające z dużym opóźnieniem, sięgającym kilku miesięcy. Amerykańska Administracja Federalna Lotnictwa Cywilnego (FAA — Federal Aviation Administration) skłoniła 40 głównych portów lotniczych w USA do zainstalowania 10-tonowych jednostek neutronowej analizy termicznej, wartości 1 mln USD każda, które wykrywają nawet takie bezwonne, plastyczne materiały wybuchowe, jak produkowany w Czechosłowacji semteks, wyraźnie preferowany przez wielu zamachowców. Podobne detektory opracowywane są we Francji i w Japonii.

Współpraca międzynarodowa w tym zakresie jest niejednolita. Żeby uchronić się przed przenikaniem bomb do wnętrza samolotów, należałoby przede wszystkim nasilić kontrolę na lotniskach wielu państw rozwijających się i w portach lotniczych w Kairze, Atenach i Rzymie — które obecnie są nazywane często nowym trójkątem bermudzkim z powodu powtarzających się wpadek ich służb ochrony. Eksperci posądzają zresztą posunięcia władz wielu krajów Trzeciego Świata w sprawie podwyższenia bezpieczeństwa lotnisk za wyłącznie kosmetyczne. Potwierdza to do pewnego stopnia eksplozja bomby w przelatującym nad nigeryjską pustynią Tenere francuskim DC-10, w którym straciło życie 170 osób. Śledztwo wykazuje, że bomba — wykonana z płytek pentrytu i zapakowana w walizkę — została załadowana w Brazzaville, na pokład samolotu lecącego do Paryża.

Większość zamachów bombowych na samoloty pasażerskie w ciągu ostatniego dziesięciolecia wiąże się z Palestyńczykiem Husainem Mohamedem Urami, przywódcą „Organizacji 15 Maja". Nazwa wywodzi się od daty powstania państwa Izrael. Organizacja powstała z rozłamu Marksistowskiego Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny, który działał w tym samym czasie, co grupy Baader-Meinhof i Japońska Armia Czerwona. Amerykańscy specjaliści od spraw wywiadu sądzą, że Urami, noszący pseudonim Abu Ibrahim, był pierwszym terrorystą, który na początku lat osiemdziesiątych pod podszewką walizki i torby podróżnej umieścił ładunek semteksu spłaszczony do grubości ok. pół centymetra i dołączył do niego zapalnik czasowy lub detonator z opóźnionym zapłonem, wrażliwy na zmieniające się w czasie lotu ciśnienie atmosferyczne na zewnątrz samolotu. Bomby tego rodzaju zaczęły pojawiać się w 1982 i zachodnie agencje wywiadowcze rozpoczęły śledzenie Abu Ibrahima i jego wspólników. Bazę mieli w Bagdadzie, ale pod naciskiem dyplomatycznym Stanów Zjednoczonych zostali wydaleni z Iraku lub zrezygnowali ze swego zajęcia. Część towarzyszy Abu Ibrahima, który zarzucił działalność, dołączyła do innych grup terrorystycznych, w tym również do tzw. Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny — Komenda Generalna, który jest obwiniany o spowodowanie katastrofy Boeinga 747 nad Lockerbie w Szkocji, w której zginęło 259 osób na pokładzie samolotu i 11 na ziemi. Część z byłych wspólników Abu Ibrahima działa w antyamerykańskiej grupie samozwańczego pułkownika Hawari, którego prawdziwe nazwisko brzmi Abdallah Abd Hamid Labib.

Jednym ze współpracowników Abu Ibrahima był Mohamed Rashid, Palestyńczyk urodzony w Jordanii, poszukiwany przez władze USA za zamachy na dwa amerykańskie samoloty pasażerskie i próbę podłożenia bomb w trzech następnych. W czasie pierwszego z zamachów bombowych, 11 sierpnia 1982, zginął 16-letni Japończyk, a zranionych zostało 15 pasażerów na pokładzie Boeinga 747, należącego do Pan Am i lecącego z Tokio do Honolulu. 2 kwietnia 1986 czworo Amerykanów — w tym niemowlę — zabił wybuch bomby na pokładzie Boeinga 727, należącego do TWA, na trasie z Aten do Rzymu. W śledztwie znaleziono na bilecie na ten lot odciski palców Rashida, skazanego na więzienie (narkotyki) w 1972. Rashid znalazł się ponownie w greckim więzieniu za posługiwanie się fałszywym paszportem. Chociaż sądy greckie, w tym również sąd najwyższy, zgodziły się na ekstradycję zamachowca do USA — decyzja nie była ratyfikowana przez greckiego ministra sprawiedliwości. Rashid podał, że jest oficjalnym przedstawicielem Organizacji Wyzwolenia Palestyny i znalazł się poza zasięgiem sprawiedliwości. Zachodnioniemieccy agenci aresztowali w 1989, 14 działaczy Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny — Komenda Generalna. Znaleziono przy nich nafaszerowany semteksem radiomagnetofon japoński firmy Toshiba podobny do tego, który — jak przypuszczają prowadzący śledztwo — został przemycony na pokład odrzutowca Pan Am, który eksplodował nad Lockerbie.

Jeden ze specjalistów od spraw bezpieczeństwa amerykańskiej FAA przypomina, że większość systemów ochrony zainstalowano po 1973. Przede wszystkim przeznaczone są one do wyłapywania porywaczy, a nie do wykrywania bomb. Wszystko wskazuje, że obecnie należy zmienić priorytet.

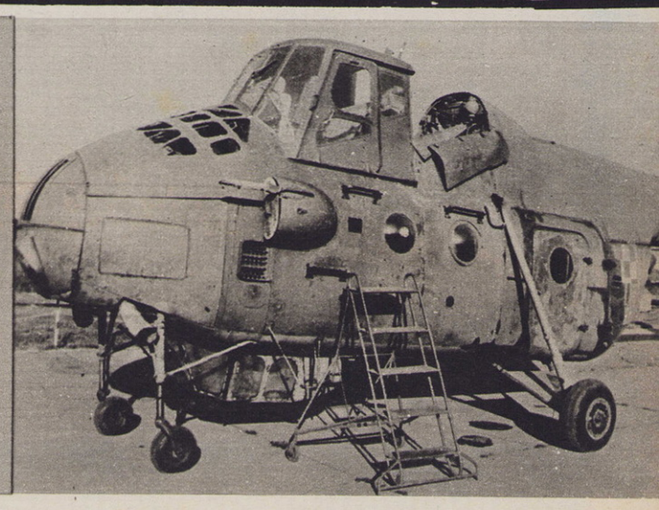
T.K.

opr. na podst. „Jane's Airport Review", June 1990

NABYTKI MLP

Kolejnymi nabytkami Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie są: prezentowany na zdjęciach samolot MiG-21 F13 i śmigłowiec Mi-4 ME, który przystosowany był do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych. W br. krakowskie muzeum otrzymało ponadto 5 MIG-ów-21 i 5 Limów. Nie dotarły jeszcze do Krakowa trzy obiecane Su-7.

Tekst i zdjęcia: MARCIN DĄBROWSKI



Zdjęcia: „Air et Cosmos", archiwum.

WYTWÓRNIA XXI WIEKU

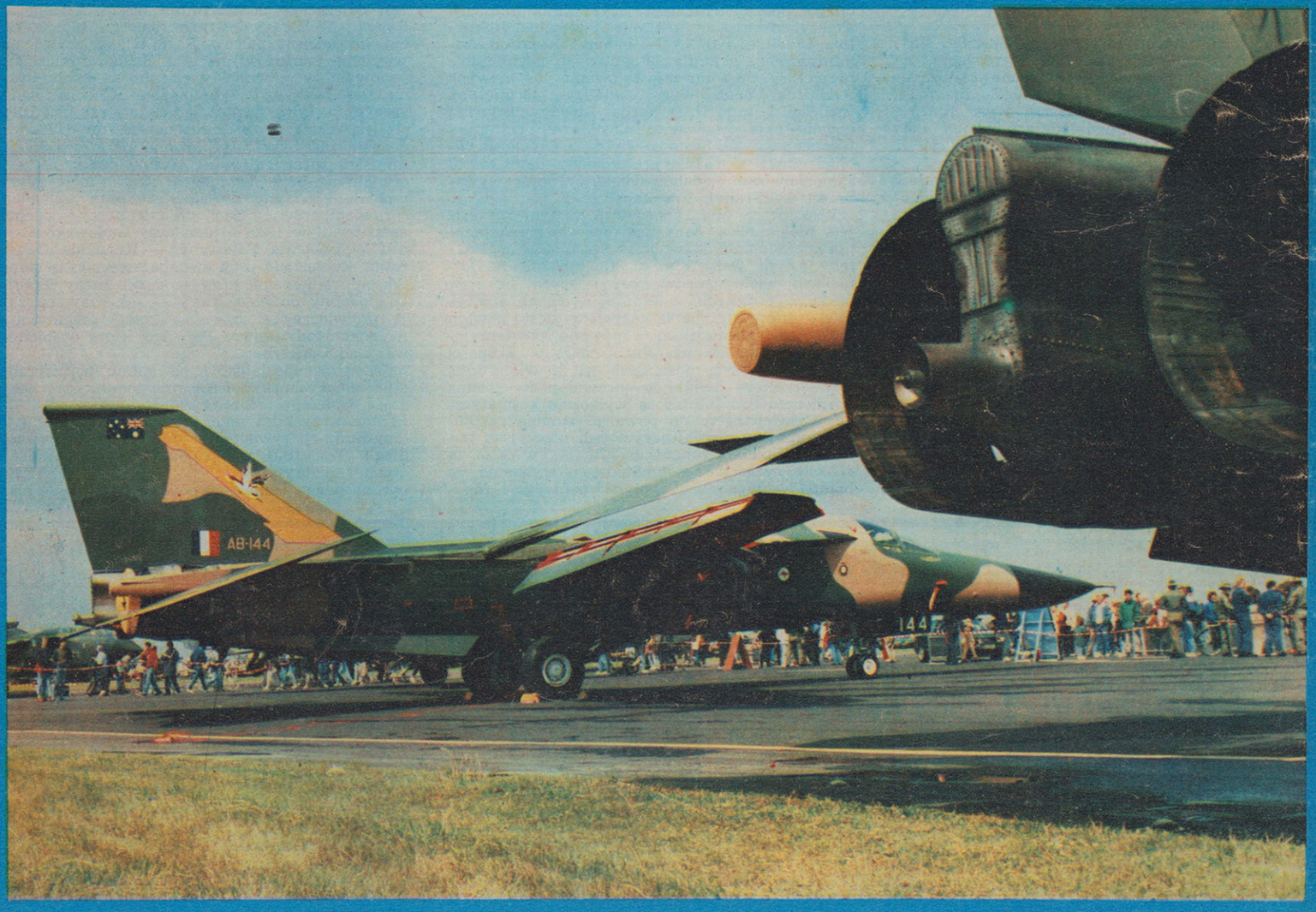
Z udziałem prezydenta Republiki Francuskiej odbyło się 10 października 1990 otwarcie nowej wytwórni lotniczej Aerospatiale im. Clementa Adera w Tuluzie-Colomiers. Mają tu powstawać różne cywilne samoloty transportowe. Wytwórnia wyróżnia się zautomatyzowaniem produkcji oraz skróceniem czasu budowy samolotów. Na otwarciu pokazano replikę samolotu pioniera lotnictwa Cl. Adera.

WIELKI KARAWAN

Cessna Grand Caravan, to nowy samolot dla 14 pasażerów lub ładunku. Pierwszy jednosilnikowy pasażerski. Silnik turbinowy P-W PT6-A114A o mocy 497 kW (675 KM). Prędkość przelotowa max. (3050 m) — 315 km/h, zasięg — powyżej 1640 km. Wszelkich Caravanów-I lata obecnie 430 (spośród ok. 500). Orientacyjna cena Grand Caravana ma wynosić 937 600 USD. W 1992 wyruszy w oblot po Europie.

BAZY

Rozmieszczenie baz lotnictwa wojskowego byłej NRD, z oznaczeniem jednostek, w chwili zjednoczenia Niemiec w 1990.

KOLEKCJA SP 60

30. Samolot naddźwiękowy o zmiennej geometrii F-111C Royal Australian Air Force (lotnictwa sił powietrznych Australii).
Zdjęcie: Józef Solski